

Riscos e amenidades na Metrópole Contemporânea

Leonardo Freire de Mello¹

RESUMO

Apresenta-se o arcabouço teórico-conceitual que fundamenta um modelo, em construção, de análise de aglomerações metropolitanas, em que se contrapõem os conceitos de riscos e amenidades, forças de diferentes polaridades, que influenciam fortemente as tomadas de decisão locais da população e, assim, interferem nos processos de distribuição espacial da população e de organização do espaço metropolitano.

Palavras-chave: Tecnologia, Qualidade do lugar, Planejamento urbano, Qualidade ambiental.

Risks and amenities in the Contemporary Metropolis

ABSTRACT

The main objective of this paper is to briefly present the theoretical and conceptual bases that fundaments a model – under construction – for metropolitan agglomerations analysis that tries to understand risks and amenities as driving-forces of different polarities that strongly influence the locational decision-making processes of the population and, thus, interfere into the population spatial distribution processes as well into the metropolitan space organization.

Keywords: Technology, quality of place, urban planning, environmental quality.

1. QUALIDADE DO LUGAR NA METRÓPOLE

O acelerado processo de urbanização contemporâneo dá-se em escala global, sob formas diversas e em intensidade variada. Segundo a Organização das Nações Unidas (ONU), 2008 marca-se como o ano em que a população urbana mundial superou, em número, a rural – ou seja, a partir desse ano, a Terra torna-se, talvez definitiva e irreversivelmente, um planeta urbano.

Mais que isso, o Planeta está rapidamente se metropolizando, com todos os possíveis benefícios e problemas associados a esse padrão de ocupação do espaço. Os assentamentos urbanos, atualmente muito

marcados pelo espraiamento (*sprawl*), passam a ocupar porções cada vez mais vastas do território, que poderiam, ou deveriam, receber usos mais adequados – por exemplo, produção agrícola e preservação ambiental e de *habitats* ameaçados.

Esse conceito, relativamente novo, incorpora à discussão urbanística tanto experiências pessoais – positivas e negativas – relacionadas a uma determinada porção do espaço, quanto características socioambientais, oportunidades de emprego e carreira, opções de lazer e herança cultural e histórica nela presentes. A avaliação da qualidade do lugar pode, portanto, se tornar uma valiosa ferramenta para o delineamento de estratégias e políticas públicas de desenvolvimento econômico e comunitário.

Os indivíduos preocupam-se com sua própria qualidade de vida e, por isso, buscam situações e ambientes em que esta é superior. Todavia, à medida que as circunstâncias físicas e econômicas se modificam e as sociedades se desenvolvem, a definição de qualidade de vida sofre mudanças.

Em períodos históricos mais difíceis, especialmente do ponto de vista econômico, o foco das pessoas, em geral, fixa-se em questões mais fundamentais e relacionadas, em especial, à garantia de sobrevivência – por exemplo, disponibilidade de empregos, alimentos, moradia e segurança. Quando a situação melhora, o que se entende como qualidade de vida expande-se, passando a incluir fatores mais associados à qualidade da existência – entre outras, acesso a amenidades, oportunidades de lazer, existência de comunidades agradáveis e satisfação na vida pessoal e profissional.

A cada ano, as pessoas, de modo geral, tomam inúmeras decisões – entre elas, comprar ou alugar uma casa – com base em pouco mais que uma evidência visual aproximada da qualidade do lugar, frequentemente mais relacionada a uma percepção pessoal que a uma avaliação sistemática e consistente dessa qualidade. As tomadas de decisão públicas, por sua vez, dependem de métodos quantitativos, que, muitas vezes, não são tão confiáveis, como seria desejável, nem tão simples, como uma mera avaliação visual.

O objetivo central deste artigo é, pois, apresentar o arcabouço teórico-conceitual que

fundamenta um modelo, em construção, de análise de aglomerações metropolitanas, em que se contrapõem os conceitos de riscos e amenidades, forças de diferentes polaridades, que influenciam fortemente as tomadas de decisão locais da população e, assim, interferem nos processos de distribuição espacial da população e de organização do espaço metropolitano. Para isso, impõe-se refletir sobre o significado da metrópole contemporânea, eivada pela tecnologia, e o papel dos riscos e das amenidades no modo como as pessoas definem o que é qualidade e conduzem os processos de tomada de decisão.

2. METRÓPOLE E TECNOLOGIA

Do ponto de vista etimológico, o termo metrópole resulta do acréscimo do prefixo *metro* – que remete, segundo o Dicionário Houaiss, a ‘matriz’, ‘útero’, ‘ventre’ – à palavra grega *polis* [cidade], e expressa a ideia de ‘cidade principal’, ou ‘cidade-mãe’, de um país, província ou região.

Nesse sentido, Hans Blumenfeld esclarece:

O aparecimento de uma forma fundamentalmente nova de estabelecimento humano é um fato extremamente raro da humanidade. Em pelo menos 5.000 anos, todas as civilizações têm sido caracterizadas predominantemente por dois tipos bem marcados de estabelecimentos: a vila rural e a cidade (BLUMENFELD, 1972, p. 53).

Assim, não sendo vila rural nem, obviamente, apenas cidade – “*A cidade sofreu uma transformação qualitativa de modo que, hoje, ela não é meramente uma versão maior da ci-*

dade tradicional, mas uma nova e diferente forma de agrupamento humano.” (BLUMENFELD, 1972, p.52) –, a metrópole deve ser algo diferente e, mais que isso, um novo tipo de “estabelecimento humano” na história das civilizações humanas.

Incorretamente usado, muitas vezes, como sinônimo de metrópole, o termo **megalópole** foi cunhado por Patrick Geddes, no início do século XX, para caracterizar o grande “ajuntamento” urbano que se estendia por boa parte da região noroeste dos Estados Unidos, indo de Boston até Washington. Afirma, no entanto, Elizabeth Baigent:

It was not until 1927 that his use of the noun ‘megalopolis’ is noted in print for the first time, though he was notoriously chaotic in getting his ideas published and may well have used the word in lectures before this date. The 1927 usage is characteristic of his subsequent use, and characteristically incoherent, being the transcription of conversations with a disciple. ‘Beginning as Polis – the city, it developed into Metro-polis – the capital; but this into Megalo-polis – or city overgrown, whence megalomania. Next, with its ample supply of “bread and shows” (nowadays called “budget”) it was Parasito-polis, with degeneration accordingly. Thus all manner of diseases, bodily, mental, moral: hence Pathalo-polis, and finally in due time Necro-polis – city of the dead, as its long-buried monuments survive to show (BAIGENT, 2004, p. 689).

É importante ressaltar que Geddes utiliza megalópole para designar uma forma de desenvolvimento, ou de desdobramento, da metrópole, que se apresenta muito maior e bem mais complexa que esta. Além disso, o mesmo autor realça, sobretudo, o caráter “apocalíptico” e degenerativo de tal desenvolvimento, o que, pela primeira vez, traz à discussão a ideia de que a aglomeração urbana, a cidade de milhões

de habitantes, a metrópole ou a megalópole, sua herdeira, é algo fadado e condenado à destruição – a necrópole [cidade dos mortos].

Essa é uma abordagem interessante, já que tal visão determinística e apocalíptica da metrópole acabará se consolidando, em parte, no imaginário das pessoas, apesar de a grande “metropolização”, no período pós Segunda Guerra Mundial, das cidades européias e norte-americanas, ter contribuído para reverter, pelo menos parcialmente, essa ideia.

Hoje, metrópole pode ser sinônimo tanto de modernidade e cosmopolitismo quanto de violência, caos e *stress*. As megalópoles de Geddes, de Mumford e de Gottmann fundem-se em uma só metrópole, uma estrutura única, complexa o suficiente para não se poder comparar a nada que a precedeu, embora demande, obviamente, novo ferramental conceitual e analítico para ser entendida.

Para se compreender a metrópole contemporânea e poder pensar em um novo conjunto de ferramentas teóricas, conceituais e analíticas para trabalhar com ela, impõe-se considerar três fenômenos – o neoliberalismo, a reestruturação produtiva e a globalização – que se intensificaram a partir de meados da década de 1970.

De modo bastante conciso, pode-se afirmar que a metrópole contemporânea é a expressão concreta¹:

1. do darwinismo econômico e social decorrente da incorporação e da absorção cultu-

¹ Para maior detalhamento dessa conceituação, ver Mello, 2007.

- ral do neoliberalismo como doutrina e pensamento hegemônico;
2. da nova economia e da reestruturação produtiva pós-fordista, assim como a metrópole da Era Industrial foi a expressão concreta do capitalismo fordista e do estado de bem-estar social do pós-guerra; e
 3. da sociedade da globalização e em rede.

Se a metrópole contemporânea é filha do aprimoramento do modo de produção capitalista – por sua vez, fruto do desenvolvimento tecnológico acumulado ao longo dos últimos vinte séculos –, pode-se concluir, com certeza, que a metrópole contemporânea não existiria da forma como, hoje, se apresenta, caso a tecnologia não se tivesse gradualmente evoluído e propiciado condições para que a produção capitalista se organizasse e consolidasse como “o” modo de produção dominante.

Assim, é possível entender a tecnologia como um ator central no processo de metropolização por que passaram, ao longo das últimas décadas em todo o mundo, as aglomerações urbanas.

A metrópole é, pois, a expressão concreta, no espaço, de determinado modo de pensar e perceber a realidade e, mais que isso, um modo de produção. Ou seja, é a materialização do modo de produção capitalista aprimorado e consolidado na segunda metade do século XX.

Isso quer dizer que a estrutura espacial da metrópole contemporânea reproduz, de maneira quase sempre bizarra, mas, ao mesmo tempo, extremamente fiel à matriz, a lógica do capital. A maneira como o espaço passa a ser apropriado e transformado no âmbito da metró-

pole é determinada pela lógica máxima do capital – a busca incessante de produtividade, eficiência e lucro. Assim, ainda que isso nunca tenha sido exatamente a verdade, o espaço deixa de ser algo que se pode caracterizar como de “domínio público” e, rápida e inexoravelmente, insere-se na esfera do “domínio privado”.

Construído nos países centrais, a partir da destruição resultante da Segunda Guerra Mundial, o estado de bem-estar social começou a ser completamente desmontado no mesmo momento em que a metrópole de Gottmann começou a se transformar na megalópole de Geddes e Mumford. O Fordismo, que alimentou o crescimento econômico e industrial pré 1972 e permitiu a criação de condições econômicas, políticas e sociais para que o estado de bem-estar social se estabelecesse e consolidasse, também possibilitou, paradoxalmente, o salto tecnológico que levou à nova ordem. Ao condenar o estado de bem-estar social e, consequentemente, a metrópole “antiga” à morte, essa nova ordem coroa um arranjo mais avançado, baseado em leis do mercado e do capital, que tem como expressão máxima a metrópole “moderna”, permeada de tecnologia e, como se discutirá a seguir, de riscos e amenidades.

A tecnologia moderniza e torna a produção industrial mais eficiente, porém a indústria de alta tecnologia não precisa de muita mão-de-obra, o que leva ao desemprego. A década de 1980, fortemente marcada por esse problema, também se constitui o momento histórico do início da chamada revolução da tecnologia da

informação que “foi essencial para a implementação de um importante processo de reestruturação do sistema capitalista [...]” (CASTELLS, 2003a, p.50).

A década de 1990 representa o grande momento da globalização, do neoliberalismo e da reestruturação produtiva. Alimentados pela revolução da tecnologia da informação, esses três processos consolidam-se em, praticamente, todo o Planeta, especialmente nos países capitalistas centrais da Europa e da América do Norte, enquanto os países periféricos se empenham na busca de uma forma de se inserir na nova economia, motor da *New World Order*. Os “Tigres Asiáticos” e o México, por exemplo, tornam-se destino de grande parcela dos investimentos internacionais e recebem um grande número de plantas industriais, em especial as *sweatshops*² e as “maquiladoras”³. O fluxo de recursos finan-

ceiros para esses países periféricos causa forte impacto em suas estruturas sociais, econômicas, culturais e políticas. Em decorrência, algumas cidades – São Paulo, Cidade do México, Xangai e Jacarta, entre outras – consolidam-se entre as 20 maiores do mundo. Contudo esse crescimento não se faz acompanhar por melhoria geral das condições básicas de vida da população e/ou por investimentos em infraestrutura urbana. A megálope do caos começa, então, a delinear-se no horizonte.

As projeções apontam que, em 2015, 76,24% da população das 20 maiores metrópoles mundiais – cerca de 258 milhões de pessoas – viverão em 16 metrópoles periféricas como Mumbai e Lagos.

Consideradas as 408 metrópoles com mais de um milhão de habitantes analisadas pela *World Urbanization Prospects: The 2003 Revision*, das Nações Unidas, chega-se à conclusão de que a população das áreas metropolitanas passou de 665 milhões, em 1975, para quase 1.153 milhões, em 2003, e deve chegar a 1.381 milhões em 2015, o que representa um aumento de, aproximadamente, 208% em apenas 40 anos!

Com a emergência da *Internet*, um novo “meio” que, rapidamente, se incorpora ao cotidiano das pessoas, corporações e governos, ocorre nova mudança estrutural. Com velocidade espantosa, o capital, as relações sociais e comerciais e, em boa medida, a cultura e o entre-

² “Mais e mais utilizada nos últimos anos, a expressão *sweatshops* (literalmente, ‘fábricas do suor’) indica uma situação de exploração extrema dos trabalhadores, caracterizada por um salário abaixo do mínimo necessário à sobrevivência, pela ausência de qualquer forma de garantia ou proteção trabalhista, pela exploração de crianças, pelas condições de trabalho perigosas para saúde ou por ameaças, moléstias sexuais e abusos físicos e psicológicos no lugar de trabalho. As denúncias internacionais contra os *sweatshops* crescem a cada ano e formam uma triste antologia que nos mostra as inúmeras possibilidades para exploração dos trabalhadores: mulheres forçadas a tomar contraceptivos ou submetidas a testes de gravidez e que são demitidas em caso dêem positivo, trabalhadores expostos a substâncias tóxicas, ameaçados e demitidos em caso de protestos, forçados a turnos de trabalho de até 19 horas, impedidos de abandonar o trabalho por meio de vigias armados” (Castelfranchi, 2004).

³ “Maquiladoras são empresas que importam peças e componentes de suas matrizes estrangeiras para que os produtos (como carros, computadores, aparelhos de som) sejam manufaturados (montados) – em geral, por trabalhadores que ganham um salário inferior ao daqueles que trabalham nas matrizes – para depois exportar o produto final para o país de origem da empresa ou para outros países em que o produto seja competitivo. Elas existem no México desde 1965, mas ganharam um impulso com a eliminação das alíquotas de importação a partir do Nafta, implantado no começo de 1994, e no final daquele ano já somavam mais de 2 mil empresas, que a princípio se instalaram na fronteira com os Estados Unidos, mas depois se espalharam por todo o território mexicano. Em 1998, o Decreto para a Fomentação e Operação da Indústria Maquiladora serviu de novo impulso, e já são mais de 3 mil empresas do gênero instaladas no México. As maquiladoras são na maioria dos setores de eletroeletrônicos (Canon, Casio, Kodak, Ericsson, Hewlett Packard, IBM, Motorola, General Electric, Philips, Samsung, Sanyo,

Sony) e automotivo (BMW, Ford, General Motors, Honda)” (Cunha, 2004).

tenimento digitalizam-se e caem em rede. Segundo Castells, tudo isso se relaciona intimamente com a consolidação de uma nova economia, que

tem uma base tecnológica. Essa base tecnológica são as tecnologias de informação e comunicação de base microeletrônica, que têm uma forma central de organização cada vez maior, que é a Internet. Internet não é tecnologia, e sim uma forma de organização de atividades. O equivalente da Internet na era industrial é a fábrica: o que era a fábrica na grande organização na era industrial é a Internet na Era da Informação” (CASTELLS, 2003b, p.18).

A digitalização da sociedade e da economia implica um custo social e cultural muito grande, que se começa a perceber no final da década de 1990. Uma nova forma de exclusão e segregação – a digital – implanta-se, então, em todo o mundo, fazendo aumentar rapidamente a diferença entre os que estão e os que não estão conectados a redes de computadores e à nova economia. Em pouco tempo, quilômetros de fibras óticas passam a correr sob o solo das metrópoles e uma multidão de antenas, retransmissores e satélites passa a disputar cada centímetro de espaço livre no céu, conectando pessoas e corporações de uma forma inédita na história.

Concluindo esse tópico, pode-se afirmar que a metrópole contemporânea é **a expressão material da revolução tecnológica** e da nova economia da segunda metade do século XX.

3. RISCOS E AMENIDADES

Ao trazer à discussão os conceitos de riscos e amenidades, pretende-se encontrar fundamentos que permitam utilizá-los como ideias contrapostas, na busca de um possível caminho

teórico de suporte a novas metodologias de análise do fenômeno metropolitano. E a base, nesse caso, centra-se no contraponto entre percepção/valorização de riscos – um lugar com muitos riscos oferece pouca qualidade e, portanto, as pessoas, que desenvolvem relações topofóbicas com ele e procuram dele se afastar; ou não? – e percepção/valorização de amenidades – um lugar com muitas amenidades implica muita qualidade e, portanto, as pessoas, que desenvolvem relações topofílicas com ele, procuram dele se aproximar; ou não?

Os riscos e as amenidades podem ser percebidos de maneira diferente por pessoas ou grupos de pessoas diversos. É provável, ainda, que uma mesma característica de determinado lugar seja percebida como amenidade por alguns – o que, teoricamente, aumenta a qualidade de tal lugar para esse grupo, fomentando a relação topofílica entre ambos – e como risco por outros – o que incentiva um movimento em sentido diametralmente oposto, fomentando uma relação topofóbica e, conseqüentemente, reduzindo a qualidade do local.

A discussão sobre amenidades e qualidades de um lugar faz sentido quando se trata de metrópoles periféricas – São Paulo e Lagos, por exemplo –, que, imersas – pelo menos, algumas das partes que as compõem – no mesmo processo global de homogeneização cultural das metrópoles centrais vibram na mesma frequência, replicando a mesma lógica hegemônica.

Cabe, neste ponto, considerar a metrópole como “máquina do entretenimento”, cujo

foco é o consumo, e como “máquina do crescimento”, voltada à produção industrial. Em outras palavras, na metrópole “nova”, apesar de continuar a se produzir de maneira fordista ou pós-fordista, o entretenimento vem substituindo a produção industrial e essa substituição provoca alterações na estrutura espacial dela.

A metrópole “máquina do entretenimento”, como definida por Terry Clark *et al.* é a resultante de um processo em que

“[...] CNN, MTV, and Hollywood movies are seen as bringing a standard world fare that may encourage more globally homogeneous consumption. It can raise and refocus economic aspirations by redefining consumption desiderata. But much of consumption is driven by local specifics: cafes, art galleries, geographic/architectural layout, and aesthetic image of a city define its unique attractions (or blandness)” (CLARK *et al.*, 2002, p.494).

Os mesmos autores apontam, ainda, seis mudanças nas dinâmicas urbanas de crescimento decorrentes desse novo entendimento da metrópole, que se fundamenta na capacidade de atração exercida pelas amenidades. São elas:

“First, there is a rise of the individual consumer in explanatory power [...] This translates into more individualization and volatility of tastes, creating more numerous and complex niche markets [...] [that] coexists with substantial numbers of structurally disadvantaged within the city.”

“Second, we note a decline in large bureaucratic decision-makers in both the public and private sectors.”

“Third, there is relative decline in the explanatory power of classical variables affecting the economic base (like distance, transportation costs, local labor costs, and proximity to natural resources and markets) because air travel, fax, the Internet, and associated changes have drastically facilitated contacts among physically distant persons, globally.”

“Fourth, there is a rise of leisure pursuits compared to work.”

“Fifth, there is a rise of concern over the arts and other aesthetic considerations along with more traditional concerns about the spatial dynamics of cities.”

“Sixth, these unique tastes and concerns create a new role for government and public officials as they respond to citizen demands. These demands are often for public goods (clean air, attractive views, pedestrian responsiveness) contrasting with more private goods (jobs, contracts, tax breaks to separate persons and firms) in the past” (CLARK *et al.*, 2002, p.497-498).

Essa nova concepção merece um estudo mais aprofundado, mas, para os objetivos do presente artigo, a discussão sobre o tema encerra-se aqui. A seguir, discutem-se os conceitos de riscos e amenidades, tentando-se ressaltar uma possível relação antagônica – ou não – entre os dois.

3.1 Riscos

Risco é um dos componentes fundamentais das sociedades contemporâneas. Para Eduardo Marandola e Daniel Hogan, “a incerteza, a insegurança e o medo parecem ter invadido nossas vidas. Em todos os campos do dia-a-dia de nossa sociedade contemporânea nos sentimos indefesos e impotentes. Estamos constantemente em risco” (MARANDOLA; HOGAN, 2004a, p.26).

Além disso, é importante destacar que risco é um conceito construído e utilizado das mais diferentes formas pelos diversos ramos da Ciência, que compreendem desde a teoria da Sociedade de Risco, proposta pela Sociologia de Ulrich Beck e Anthony Giddens, até a Análise e Gestão do Risco da Administração e das diver-

sas especializações da Engenharia, incluindo o estudo dos perigos naturais (*natural hazards*) promovido pela Geografia e a análise das “*populações em situação de risco*” desenvolvida pela Demografia (MARANDOLA; HOGAN, 2004b).

Não causa, portanto, nenhuma surpresa verificar que os riscos, bem como suas diferentes percepções pelos vários grupos socioeconômicos que compartilham o espaço metropolitano, também geram suas contribuições para a construção desse mesmo espaço. Nesse sentido, a metrópole contemporânea configura-se como a metrópole do medo e do risco, da cerca elétrica e da segurança privada, do carro blindado e do rastreamento via satélite.

Todavia a ideia de risco amplia-se para além dessa primeira interpretação, que se relaciona com a segurança pública e privada. Há outras categorias de risco que, igualmente, contribuem para a constituição da complexidade urbana da metrópole contemporânea e que, muitas vezes, não são tão claramente percebidas pelas pessoas.

A vida metropolitana caracteriza-se sobretudo pela mobilidade – espacial, econômica ou social –, uma componente fundamental da intrincada teia de relações que se estabelece no espaço metropolitano e se converte nele próprio. Ou seja, o espaço metropolitano é o espaço da mobilidade e o espaço é, em essência, a mobilidade ou, ainda, como propõe Yi-Fu Tuan, “*o espaço é a passagem, a vastidão, o movimento*” (TUAN, 1977).

Em contraponto à ideia do espaço como movimento, insegurança e exposição ao risco, o lugar pode se constituir, também, a pausa, a segurança a proteção contra o risco. Para tanto, porém, na metrópole, as pessoas têm de se deslocar de um lugar seguro, geralmente através de um espaço do risco. É nesse espaço que alguns dos principais riscos metropolitanos se tornam mais claros.

O risco associado aos deslocamentos espaciais no âmbito da metrópole pode ser entendido, por exemplo, como a probabilidade tanto de ocorrência de um acidente de trânsito ou de um assalto violento, durante o deslocamento entre o ponto A e o ponto B, quanto, numa abordagem mais ampla, de aumento do custo social e político, em termos de participação pública nos processos de tomada de decisão urbanos, decorrente da pouca afetividade – e dos consequentes descaso e desconsideração – dedicada às porções do espaço não percebidas, de modo geral, como lugares.

Esse risco está fortemente relacionado ao desenvolvimento tecnológico e ao modo de produção capitalista, pois a mobilidade contemporânea só pode se dar como ocorre no presente, porque a tecnologia dos transportes o permite. Do mesmo modo, a produção globalizada da nova economia também só é possível, porque a tecnologia de informação e comunicação se encontra no atual patamar de desenvolvimento.

A vulnerabilidade, por sua vez, também abrange uma multiplicidade de definições, abordagens e utilizações nas diferentes ciências,

o que demonstra sua forte conexão com os altos graus de incerteza que permeiam não só a vida cotidiana mas também a pesquisa e o desenvolvimento científico contemporâneos.

O foco, neste artigo, volta-se, agora, à vulnerabilidade sociodemográfica, na forma como o conceito foi desenvolvido pela *Comisión Económica para América Latina y el Caribe* (Cepal). Melhor dizendo, a vulnerabilidade de determinados grupos sociais resulta da sua capacidade de reagir, de responder ou, até mesmo, de sobreviver a perigos e ameaças sociais, econômicas, ambientais e culturais que compõem a realidade contemporânea. É, pois, a “*susceptibilidad de sufrir perdas socioeconômicas, como no poder de compra, na capacidade de inserção social ou mesmo de emprego*” (MARANDOLA; HOGAN, 2004b, p.15). Assim, do ponto de sociodemográfico, os grupos mais vulneráveis são exatamente aqueles definidos como excluídos econômica, social, digital, ambiental, tecnológica ou culturalmente, ou, ainda, de qualquer outra maneira.

Apesar dos diferentes nomes dados a esses grupos, bem como às exclusões que sofrem e às vulnerabilidades a que estão sujeitos, parece quase consensual, nas diferentes análises e abordagens já realizadas, que tais grupos são cada vez maiores e que os processos ligados à nova economia e à metrópole contemporânea são os que mais contribuem para o aumento e a agudização das exclusões e vulnerabilidades observadas.

A metrópole contemporânea é, assim, marcada pela exclusão e pela vulnerabilidade. E, mais que isso, ela é, talvez, a grande responsável pela disseminação da exclusão e da vulnerabilidade até mesmo em espaços não definidos como metropolitanos⁴.

O importante, no entanto, é ter em mente que risco é algo, quase sempre negativo, que permeia e determina as relações sociais na metrópole contemporânea. Ademais, apesar de sua diferente percepção pelos diversos grupos socioeconômicos que terminam definindo as diferentes vulnerabilidades a perigos diversos, é ele que contribui para a construção do espaço metropolitano, influenciando fortemente no sentido de transformá-lo na metrópole do medo, do perigo, da exclusão e da vulnerabilidade.

3.2 Amenidades

O termo amenidades é utilizado, neste texto, como tradução, para a língua portuguesa, do conceito de *amenities*, usado na literatura de língua inglesa. Normalmente, caracterizam-se como amenidades os bens públicos de que todos os habitantes de uma determinada área podem usufruir, sem que isso implique custos específicos – um parque público ou uma intensa vida cultural disponíveis numa determinada cidade, por exemplo.

As amenidades compreendem os diversos aspectos atraentes de espaços vários, em particular das cidades, que desempenham papéis

importantes nos processos de tomada de decisão locacional – residencial ou comercial – dos indivíduos em geral. Por isso, podem produzir efeitos tanto positivos quanto negativos e, ao atrair ou repelir as pessoas, geram diferentes movimentos urbanos e influenciam na forma da cidade.

O conceito é original da economia, em que se define “*a pure amenity is an nonproduced public good such as weather quality that has no explicit price. In practice, previous empirical studies include some government services such as education and public safety*” (GYOURKO; TRACY *apud* CLARK *et al*, 2002: 497).

Por sua vez, Hermann e Haddad definem amenidades como

um conjunto de características específicas de uma localidade com contribuição positiva ou negativa para a satisfação dos indivíduos. As amenidades não estão restritas a características naturais, como áreas verdes, praias, clima etc. Também estão incluídos na definição os bens (ou males) gerados pelo próprio homem, tais como trânsito, poluição, oferta de entretenimento, segurança etc. (Hermann; Haddad, 2005, p.238).

Um conceito associado ao de amenidades a ser abordado, nesse contexto, é o de externalidade, que consiste em toda e qualquer consequência, esperada ou não, de qualquer relação econômica e que gera impacto sobre outros agentes, além daqueles diretamente envolvidos nessa relação. Ou seja, é o “efeito colateral” de uma determinada tomada de decisão que se materializa em alguma intervenção ou ação concre-

ta sobre o meio e pode ser chamada de “efeitos de vizinhança”, já que correlaciona os resultados – esperados ou não – que advêm da proximidade espacial de outra coisa, pessoa ou atividade ao objeto de estudo.

Os efeitos de vizinhança têm importância fundamental nas análises urbanas, e, como esclarece Rodrigo Simões, em especial na realidade brasileira, por se constituírem “*fatores determinantes da distribuição e da trajetória espacial do crescimento econômico brasileiro no período*” (SIMÕES, 2005, p.21).

É possível pensar, por exemplo, em externalidades decorrentes do processo de tomada de decisão locacional, em termos de residência, de uma família, e na suposição de que esta não enfrenta restrições orçamentárias e, portanto, em função de seus gostos, preferências e expectativas, pode escolher o lugar que quiser para morar.

Assim, cansada da poluição atmosférica, sonora e visual, bem como da violência e dos engarrafamentos de ocorrência frequente no bairro, geralmente central, em que vive – e, talvez, influenciada por uma maciça campanha publicitária –, essa família chega à conclusão de que mudar-se para um condomínio fechado, localizado a 30 quilômetros do centro da cidade onde vive, é a melhor maneira de obter a qualidade de vida que almeja. E justamente porque o local em questão reúne uma série de características ou amenidades – entre outras, a existência de áreas verdes e a presença de muros, cercas elétricas, câmeras de vigilância e segurança ar-

⁴ Para uma análise mais estruturada e aprofundada dos temas, ver: Mello *et al*, 2004; Marandola; Mello, 2005; Mello; Marandola, 2005.

mada 24 horas –, que compõem um conjunto de qualidades do lugar, são levados a acreditar que, vivendo nele, estarão livres das vicissitudes da metrópole, sem, contudo, ter de abrir mão das benesses por esta oferecidas – vida cultural e noturna intensa, boas escolas e bons hospitais, assim como boas oportunidades de negócios e de trabalho.

A família compra a casa desejada e muda-se para ela. Até esse ponto, nada de novo ou que não ocorra milhares de vezes, a cada ano, em boa parte das metrópoles em muitos países. A questão é que, ao optar pelo condomínio em questão, a família acaba provocando, quase sempre sem perceber ou sem levar em consideração, o surgimento de externalidades, que poderão se transformar, ao longo do tempo, em custos, problemas e riscos, tanto os já conhecidos quanto os novos.

Uma primeira dessas externalidades, em que se pode pensar como exercício, é o aumento da pressão e do volume de tráfego de veículos, em especial nos horários de pico, pela manhã e no final do dia, nas vias de acesso ao condomínio escolhido. Trata-se de uma externalidade, porque, embora não planejado, esse fato costuma acontecer com certa frequência e, então, alguém vai ter que arcar com suas consequências e custos. Nesse caso, quem, muito provavelmente, vai sofrer é a coletividade, que terá de lidar com um maior fluxo de veículos em vias, certamente não planejadas para absorver tal volume de tráfego, com consequente e gradativo aumento no número de acidentes – mais veícu-

los circulando, maior a probabilidade de ocorrência de acidentes de trânsito – e da poluição atmosférica na região – mais veículos circulando, maior o volume de poluentes lançados na atmosfera.

A par disso, é muito provável que aumente o tempo gasto no deslocamento entre residência e locais de trabalho, estudo e lazer da família. Se o novo lugar de residência agrega muitas características que o tornam de alta qualidade, possivelmente, outras famílias, com perfis semelhantes ao da analisada, também queiram, eventualmente, se mudar para o mesmo condomínio, o que, além contribuir ainda mais para o crescimento dos problemas já mencionados, vai incrementar a pressão sobre os sistemas públicos de esgotamento sanitário e de captação e destinação final de resíduos sólidos e, também, de águas pluviais, entre outras questões.

Dessa maneira, o lugar que, por possuir determinadas qualidades, levou a família a optar por ele, entre as alternativas possivelmente existentes, como uma solução para os problemas que enfrentava anteriormente vai se transformar em novo e dificilmente contornável problema. Assim, as amenidades ambientais e a qualidade do lugar que decorre da concentração delas em determinado ponto do espaço acabam por gerar, no médio e longo prazos, aumento dos riscos e das vulnerabilidades, que podem estender-se às áreas vizinhas.

Esse modelo de análise, que se fundamenta no contraponto entre riscos e amenidades, ainda apresenta inconsistências, que demandam

mais estudos e aprofundamento conceitual e prático. Apesar disso, porém, parece ser um caminho muito promissor para o desenvolvimento de uma ferramenta de captação e análise da realidade metropolitana contemporânea.

O importante, no entanto, é ter em mente que tanto os riscos, quase sempre negativos, quanto as amenidades, quase sempre positivas, são componentes que permeiam e determinam as relações sociais na metrópole contemporânea. Ademais, apesar de suas diferentes percepções pelos diversos grupos socioeconômicos que terminam definindo as diferentes vulnerabilidades a perigos diversos, são elas que contribuem para a construção do espaço metropolitano, influenciando fortemente no sentido de transformá-lo na metrópole, respectivamente, do medo, do perigo, da exclusão e da vulnerabilidade ou, no contraponto, das amenidades e das externalidades, da cultura e do entretenimento.

A atuação de ambas as componentes vai, ainda mais, tornar o espaço um produto de consumo como qualquer outro.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A tecnologia, apesar de se constituir uma componente central do processo de complexificação e degradação social e ambiental metropolitana, parece ser uma das possíveis soluções para as questões urbanas.

Por outro lado, é inegável que a vida metropolitana contemporânea está permeada de riscos, cada vez mais intensos e diversos, percebidos e experimentados, de formas absoluta-

mente diferentes, pelos vários grupos sociais que ocupam esse espaço.

Nesse contexto, porém, mais uma vez, a tecnologia vai, posicionando-se no centro do processo, contribuir tanto para o surgimento de novos riscos e para o aumento das vulnerabilidades individuais e coletivas, ao ampliar e diversificar os modos de exposição aos variados riscos, quanto, ao mesmo tempo, para a melhoria da qualidade de vida das pessoas.

Que caminho seguir então? Essa é a pergunta a que se precisa responder rapidamente. O problema, no entanto, é que a resposta, assim como o futuro da metrópole, se encontra envolvida em incertezas, demonstrando que a ciência e a tecnologia contemporâneas não são capazes de, efetivamente, apreender as questões que lhes são postas ou de lidar com elas.

Um caminho que parece bastante promissor é o da remoção das barreiras entre os diversos campos da ciência, com vistas à formação, ou criação, de novas ciências híbridas. Também é indiscutível, contudo, que a tecnologia desempenha um papel cada vez mais importante e central na construção e no desenvolvimento social.

Todavia, como afirma Manuel Castells, *“é claro que a tecnologia não determina a sociedade. Nem a sociedade escreve o curso da transformação tecnológica [...] dado que a tecnologia é a sociedade, e a sociedade não pode ser entendida ou representada sem suas ferramentas tecnológicas”* (CASTELLS, 2003a, p.43).

É importante entender que, apesar dos possíveis cenários sombrios para seu futuro, as cidades e as metrópoles representam e concentram o desenvolvimento da humanidade – essa é, talvez, a característica que melhor define o que, contemporaneamente, é ser humano – e, mais que isso, que:

“[...] o papel das cidades na Era da Informação é o de ser meios produtores de inovação e de riqueza, mas é também, ainda mais, de ser meios capazes de integrar a tecnologia, a sociedade e a qualidade de vida em um sistema interativo, em um sistema que produza um círculo virtuoso de melhora, não só da economia e da tecnologia, senão que da sociedade e da cultura” (CASTELLS, 2003b, p.29).

Não se pode ignorar, porém, a capacidade humana de se inovar e de suplantar dificuldades e obstáculos, assim como de se mudar e de se adaptar em face de realidades desconhecidas. O futuro ainda não está escrito. A mesma metrópole pode vir a se tornar tanto a necrópole imersa em sofrimento e caos, como visualizada por Geddes e Mumford, quanto o centro e ponto inicial do círculo virtuoso de melhora da sociedade e da cultura, vislumbrado por Castells. O caminho a ser seguido representa, ainda, uma grande incógnita.

O conceito de ambiente urbano – de que deriva, como se viu, o conceito de qualidade do lugar – constitui-se associado, historicamente, a aspectos sanitários e higiênicos próprios da saúde humana. Progressivamente, esse conceito vai-se adaptando a novas condições estruturais e socioculturais, que decorrem do avanço tecnológico da sociedade, e passa a incorporar preo-

cupações mais elaboradas, como as que dizem respeito à estética arquitetônica e à paisagem urbana.

A qualidade do lugar é uma componente que se concretiza além da mera qualidade ambiental da sua localização e que a potencializa e amplifica. É um fator intrínseco à localização, mas só se realiza em função de condições únicas existentes num determinado lugar e, ainda mais, da interação entre elas. O resultado é uma experiência singular, a ser experimentada, subjetivamente, de forma exclusiva e individual por todos os envolvidos no processo.

Assim sendo, a qualidade do lugar ultrapassa e, ao mesmo tempo, complementa a qualidade ambiental, por incorporar e depender da interação entre os agentes e os fatores que atuam no processo da experiência espacial. Em outras palavras, a qualidade do lugar é mais sutil e subjetivo que a qualidade ambiental. Daí ser mais difícil de definir, mensurar e avaliar.

O ser humano vive imerso em um processo histórico, o que dificulta se alcançar um distanciamento suficiente, que permita analisá-lo como desenvolvimento. Para se poder compreender, porém, os possíveis caminhos e alternativas que se delineiam nesse contexto, são necessários o investimento e o esforço na elaboração de novas ferramentas de captação, processamento e análise de dados, que, a par de uma melhor apreensão do momento contemporâneo, possibilitem uma projeção de perspectivas e tendências futuras. É para esse esforço que, com este artigo, se pretende contribuir.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BAIGENT, E. Patrick Geddes, Lewis Mumford, and Jean Gottmann: divisions over 'megalopolis'. **Progress in Human Geography**, dez. 2004, v. 28, n. 6, p. 687-700.
- BENKO, G. **Economia, Espaço e Globalização: na aurora do século XXI**. 3ª ed. São Paulo: Hucitec: Anna Blume. 2002.
- BLUMENFELD, H. A Metrópole Moderna. In VÁRIOS. **Cidades – A Urbanização da Humanidade**. 2ª ed. Tradução de José Reznik. Rio de Janeiro: Zahar Editores. 1972.
- CASTELFRANCHI, Y. **Sweatshops: uma realidade em expansão**. Reportagem do site ComCiência disponível em <http://www.comciencia.br/200405/reportagens/08.shtml>. 2004.
- CASTELLS, M. **A Sociedade em Rede – (A era da informação: economia, sociedade e cultura; v.1)**. São Paulo: Paz e Terra. 7ª ed. 2003a.
- CASTELLS, M. **A Cidade na Nova Economia**. In MACHADO, Jorge Alberto S. (org.). *Trabalho, Economia e Tecnologia: Novas Perspectivas para a Sociedade Global*. São Paulo: Tendenz; Bauru: Práxis. 2003b. pp. 15-30.
- CLARK, T. N.; LLOYD, R.; WONG, K. K.; JAIN, Pushpam. **Amenities Drive Urban Growth**. *Journal of Urban Affairs*, 2002, vol. 24, no. 5, p.493-515. ISSN: 0735-2166.
- CUNHA, R. **Os blocos econômicos e o emprego: o caso das maquiladoras**. Reportagem do site ComCiência, disponível em <http://www.comciencia.br/200405/reportagens/06.shtml>. 2004.
- ENTRENA, F. **Cidades sem Limites**. In MACHADO, Jorge Alberto S. (org.). *Trabalho, Economia e Tecnologia: Novas Perspectivas para a Sociedade Global*. São Paulo: Tendenz; Bauru: Práxis. 2003. pp. 55-91.
- HERMANN, B M. ; HADDAD, E. A. **Mercado Imobiliário e Amenidades Urbanas: a view through the window**. *Est. econ.*, São Paulo, 35(2): 237-269, abr-jun 2005.
- MACHADO, J. A. **Repensando a Cidade: Redes Globais, Fragmentação e outras Tendências Contemporâneas**. In MACHADO, J. A. S. (org.). *Trabalho, Economia e Tecnologia: Novas Perspectivas para a Sociedade Global*. São Paulo: Tendenz; Bauru: Práxis. 2003. pp. 31-54.
- MARANDOLA Jr., E.; HOGAN, D. J. **O risco em perspectiva: tendências e abordagens**. *Geosul*, v.19, n.38. pp.25-57. 2004.
- MARANDOLA Jr., E.; HOGAN, D. J. Vulnerabilidades e riscos: entre Geografia e Demografia. In: XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais. **Anais**. Caxambú, MG: Associação Brasileira de Estudos Populacionais. 2004. [CD-ROM].
- MARANDOLA JR., E.; MELLO, L. F. de. (2005) "Lugar" e "espaço de vida": novos enfoques para o planejamento e a participação? In: Encontro Latino-Americano de Geógrafos, 10, 2005, São Paulo. **Anais e Contribuições Científicas**. São Paulo: Depto. de Geografia, FFLCH/USP. [CD-ROM]
- MELLO, L. F. de; *et al.* (2004) A busca do lugar: mobilidade e riscos no espaço metropolitano de Campinas. In: SEMINÁRIO SOBRE QUESTÃO AMBIENTAL URBANA: EXPERIÊNCIAS E PERSPECTIVAS, 1, 2004, Brasília. **Anais**. Brasília: Neur/UnB. [CD-ROM]
- MELLO, L. F. **Trabalhadores do Conhecimento e Qualidade do Lugar em Campinas, SP**. 2007. Tese (Doutorado em Demografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.
- MELLO, L. F. de.; MARANDOLA JR., E. (2005) Life Spaces, Mobility and Metropolis: Dialoguing with Geography. In: XXV IUSSP INTERNATIONAL POPULATION CONFERENCE, 2005, Tours, França. **Anais**. Tours, França: IUSSP [CD-ROM]

MEYER, R.M. P. **Atributos da metrópole moderna.** *São Paulo Perspec.*, out./dez. 2000, vol.14, no.4, p.3-9. ISSN 0102-8839.

TUAN, Yi-Fu. **Space and place: the perspective of experience.** Minneapolis: University of Minneapolis Press. 1977. 235p.

TODOROV, T. **A literatura em Perigo.** Rio de Janeiro: Difel, 2009.

WRIGHT, J. K. *Terrae incognitae: the place of the imagination in Geography.* **Annals of the Association of American Geographers**, v.37, p.01-15, 1947.

¹ Doutor em Demografia, Professor do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional do Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento da Universidade do Vale do Paraíba (Univap) e Pesquisador Colaborador do Núcleo de Estudos e Pesquisas Ambientais da Universidade Estadual de Campinas.
e-mail: leo.mello@gmail.com