

OS PARQUES URBANOS E A CIDADE SOB A ABORDAGEM DO TURISMO E DO PLANEJAMENTO DOS TRANSPORTES

Marcos Timóteo Rodrigues de Sousa (1)
Rodrigo Machado (2)

RESUMO

O ambiente, natural e social, é o local no qual abriga as estruturas físicas e não físicas da cidade. O movimento, da sociedade e da natureza, é o fluxo no qual interpretamos a realidade de um determinado espaço e tempo. A população é o sentido do ambiente e do movimento, ou seja, compõem o processo de existência de uma localidade. As práticas turísticas e de hospedagem ocorrem dentro de um ambiente repleto de diversidade em um espaço unido e modificado pelo trabalho. O meio urbano, no qual abriga o ambiente, o movimento e as pessoas, necessita, também, de uma boa qualidade de serviços de transporte, tal referência atribuirá uma melhor qualidade de vida as pessoas.

PALAVRAS – CHAVE: Movimento, População, Ambiente, Planejamento e Turismo.

ABSTRACT

THE URBAN PARKS AND THE CITY BY THE TOURISM AND TRANSPORT PLANNING APPROACH

The natural and social environment is a location covers the physical and non-physical structures of a city. The movement of society and nature is the flow in which we interpret the reality of a certain space and time. The population is the sense of environment end movement; that is to say, they compose the process of existence of a place. The tourists and hosting practices occur in an environment, the movement and the people, also needs good-quality services and transportation. Such reference will attribute a better quality of life to people.

KEYWORDS: Movement, Population, Environmental, Development and Tourism.

INTRODUÇÃO

O presente artigo trata da relação da cidade, ou meio urbano, com questões relativas à acessibilidade espacial, mobilidade populacional e ao planejamento dos transportes, assim como do papel que assume o turismo a partir de perspectivas e

(1) Doutorando em Geografia pela UNESP IGCE Rio Claro. Integra o Centro de Documentação e Pesquisa em Turismo – CEDOC-TUR, da Faculdade IDEPE. Endereço: Av. Papa Pio XII, 291 – Macedo – Guarulhos - CEP: 07113-000. E-mail: marcosousa@hotmail.com.

(2) Mestrando em Educação pela Universidade de São Paulo, Especialista em Planejamento Turístico (SENAC) e em Gestão Ambiental (Universidade Federal do Amazonas). É Turismólogo pela Universidade Paulista e integra o Centro de Documentação e Pesquisa em Turismo – CEDOC-TUR, da Faculdade IDEPE. Endereço: Av. Papa Pio XII, 291 – Macedo – Guarulhos - CEP: 07113-000. E-mail: rodrigomachado@idepe.edu.br.

pressupostos alternativos. A partir da abordagem tanto da cidade, numa escala maior, como de um equipamento urbano numa escala menor, o parque.

A partir das duas abordagens, o texto apresenta-se de forma a buscar conceituar e refletir sobre a definição dos parques urbanos, como espaço a ser tido como aquele no qual os habitantes da urbe convivem, em princípio intencionados a desfrutar de momentos de lazer, mas com possibilidade de educar-se socialmente e ambientalmente, dado o potencial a ser descrito.

Em seguida, o planejamento dos transportes é exposto e subdividido em duas partes, sendo a primeira referente à qualidade dos serviços e a segunda detendo-se a duas alternativas de deslocamento: as ciclovias e as vias de pedestres, em contraposição à evolução preocupante dos meios de transporte motorizados e, sobretudo individuais.

Finalizando o artigo, um olhar sobre um espaço específico (Parque Vila Guilherme - Trote, em São Paulo, capital), que articula os elementos expostos, de forma a ilustrar, a partir de um estudo de caso, o potencial de trabalhar a cidade, a mobilidade, a circulação e planejamento de meios de deslocamento alternativos, de forma sistêmica, desde uma concepção de parque urbano mais integrada à cidade, à educação ambiental e à qualidade de vida. A atividade turística assume, portanto, uma outra missão, a de promover a organização e a integração entre as pessoas e a cidade a partir dos parques. Assim como a disseminação de outros olhares, necessários e possíveis sobre as questões socioambientais mais problemáticas.

PARQUES URBANOS

Dentre a pouco vasta literatura sobre parques urbanos, encontram-se afirmações mais voltadas ao parque apenas como um equipamento urbano, tal como outro qualquer, do tipo uma praça ou um parquinho, por exemplo. Conforme Macedo e Sakata (2003), o parque urbano é um produto da cidade da era industrial. Numa comparação possível, aí já contemplando uma concepção essencialmente utilitarista dos recursos naturais e, especificamente no meio urbano, o parque estaria para a cidade como uma espécie de “enfeite” natural, assim como uma árvore está para uma determinada rua.

Em princípio, não haveria problema em tal forma de conceber um parque urbano, até o momento em que refletimos sobre o papel, ou melhor, os diversos papéis que o parque desempenha na cidade. Ora, se a árvore decorativa da rua estiver em frente a um determinado terreno, “atrapalhando” a passagem, a fiação ou mesmo a “limpeza” do pedaço, nossa cultura urbana, que se embriaga (e não simplesmente bebe) na fonte da racionalidade econômica (LEFF, 2000) se encarrega de dar cabo da planta que, afinal, é meramente decorativa!

Bartalini (1999) apresenta informações que indicam, historicamente, para uma mesma concepção de parque urbano: aquele que corresponde somente ao lazer e recreação da população. Ou seja, para que um parque urbano seja criado, deve haver demanda por – carência de – áreas recreativas. Realmente, e o referido autor se apóia em estudos sobre o lazer e, se este é o critério principal para o provimento de áreas como os parques urbanos, vemos corroborada a tese implícita na afirmação do parque como elemento da era industrial, pela relação tempo livre *versus* tempo do trabalho. Isso gera um confinamento de atividades esportivas e recreativas no interior dos parques. “Quer andar de bicicleta? Vá ao parque!”

Há trinta anos, Kliass & Magnoli (1967; 1969 apud SVMA, 2004) já apontavam a utilização de áreas verdes, pelo poder público, como método mais imediato para atender demandas sociais, como escolas, creches, postos de saúde etc.). Portanto, diminuindo a possibilidade de criação de parques.

Segundo o relatório GEO Cidade de São Paulo (SVMA; IPT, 2004), a capital paulista apresenta 32 parques urbanos municipais que, felizmente, não guardam sozinhos a cobertura vegetal da cidade. No entanto, o mesmo relatório indica que a distribuição espacial da vegetação nativa no município é extremamente desigual, sendo as subprefeituras de Tremembé (extremo norte), Socorro e Parelheiros (extremo sul), as únicas que possuem em seus territórios mais de mil hectares com formações nativas. Isso pode indicar que, se a cidade e seus habitantes não buscarem meios de equilibrar sua relação com o meio, os parques assumirão ares de museu. O Atlas Ambiental do Município de São Paulo (SVMA, 2004), aponta para o índice de apenas 10,24% de área verde na zona urbana.

O Sistema de Áreas Verdes (SVMA, 2004), teve ampliado seu conceito desde 2002, ao assumir um caráter de preservação e recuperação ambiental, no lugar do essencialmente urbanístico. Criam-se condições para que os parques cumpram novas funções.

Torna-se possível identificar alguns papéis que o parque urbano pode desempenhar nas cidades, sobretudo naquelas em que áreas verdes já são cotidianamente vendidas como paisagem, agregando valor econômico a imóveis para a classe média e alta. O potencial do parque urbano, como área verde numa cidade carente de qualidade ambiental, é imenso, a começar (e talvez principalmente) pelos serviços ambientais que presta ao seu entorno imediato.

São serviços relativos à manutenção da biodiversidade local e regional, à drenagem de águas pluviais, à regulação microclimática, ao equilíbrio ecológico (principalmente como abrigo de espécies reguladoras de pragas urbanas e bioindicadoras), à qualidade do ar (por meio do seqüestro de carbono e retenção de partículas sólidas emitidas por veículos). Sem contar a rica possibilidade de servir de *locus* perfeito a atividades de educação ambiental. São todos serviços ambientais a serem medidos, é certo, mas sem dúvida são prestados pelas áreas verdes.

Já Macedo e Sakata (2003, p.13) reafirmam que o *real papel* do parque é ser “um espaço livre público *estruturado por vegetação e dedicado ao lazer* da massa urbana”. Ambos são arquitetos.

Torna-se fundamental discutir o *real papel* do parque além da abordagem da arquitetura e do paisagismo. Esse “além” significa observar a cidade inteira, de forma sistêmica, inter-relacionada e interdependente, com inúmeras partes compondo um todo, interligadas de diversas formas.

Inserido nesta discussão, o parque pode e deve ser visto também como uma parte importante o suficiente para ser considerada (por que não?) como um contraponto ao modelo que gerou a necessidade de haver parques, ou seja, como um pólo irradiador de formas mais adequadas de convívio social e ambiental.

Neste caso, o horizonte, utópico, poderia ser o de não haver mais parques. Embora soe inimaginável para São Paulo e outras grandes cidades, como Guarulhos, esta possibilidade serve como ponto de partida sobre a reflexão acerca da qualidade de vida nas cidades. Uma cidade boa o suficiente para os próprios habitantes, realmente é excepcional ao turismo (YÁZIGI, 1996).

No Brasil há as unidades de conservação de proteção integral, cuja inspiração é essencialmente preservacionista (DIEGUES, 1996). Os parques urbanos, ao contrário (mas de forma complementar) guardariam relação com o uso racional dos recursos naturais (conservacionismo). Não necessariamente por serem “reserva”, mas sim por serem o espaço, na cidade, em que o ser urbano teria condições de, ao passo que descansa do tempo do trabalho, refletir e ter contato com alternativas relativas a tecnologias ambientais,

como por exemplo, a aplicação de conceitos referentes à captação e reuso da água, fontes alternativas de energia, bioconstrução, respeito a outras formas de vida etc. Goode (2004), em apresentação da experiência londrina, entre outras propostas aponta algumas das possibilidades de tornar os parques e áreas verdes, instrumentos de sensibilização ambiental, como a reaproximação entre pessoas e natureza, utilização de técnicas alternativas de construção, com princípios ecológicos etc. Sempre observando o parque como um dos elementos que compõem a cidade (um pedaço dela) e, portanto, demandando sua comunicação em termos sociais (acessibilidade, deslocamento, comunicação) e também ecológicos (corredores de avifauna, por exemplo).

Se o parque realmente é capaz de assumir também um papel antes compatível somente com a escola, o da Educação, por meio da formação humana e ambiental, o turismo pode vir a ser o veículo de comunicação, no sentido de servir tanto aos habitantes como os não-residentes, de forma a sensibilizar o maior número de pessoas possível. Para tanto, é fundamental que o acesso aos parques seja pensado, havendo as mesmas considerações tecidas anteriormente sobre o parque e a cidade. Assim, neste caso, o turismo passa a ser um meio, e não um fim nele mesmo.

PLANEJAMENTO DOS TRANSPORTES

Os dois temas a seguir retratam algumas idéias sobre os transportes urbanos. O primeiro tema relata a qualidade dos serviços dos transportes públicos e coletivos, considerando como algo essencial para um bom funcionamento de uma cidade. O caos urbano é agravado pelo excesso de veículos particulares circulando nos grandes centros. A cidade se torna caótica quando a qualidade de vida de seus moradores é baixa, portanto, se não é possível oferecer boa qualidade dos serviços públicos aos moradores, como poderá oferecer bons serviços turísticos e uma boa acessibilidade aos parques urbanos?

O segundo tema são propostas para o planejamento de ciclovias e vias para pedestres. A boa qualidade de circulação não pode se ater somente no planejamento para veículos motorizados, ainda mais sabendo que os índices de motorização tendem a crescer em cidades médias e grandes e, boa parte dos impactos ambientais é causada pela poluição sonora e do ar.

Qualidade dos serviços nos transportes

O conceito de qualidade é abstrato, e julgado de acordo com as características de um produto e serviço. Segundo Gitlow (1993) a área militar foi uma das primeiras a instituir normas, baseadas em controle estatístico na imposição de procedimentos relativos à qualidade e orientação. Para Feingenbaum (1994) e Ishikawa (1993) a evolução do significado da qualidade está ligada à inspeção e a combinação de características, visualizadas pelas diversas áreas que compõem uma empresa (marketing, engenharia, produção e manutenção). De acordo com Juran (1990) a qualidade é o fruto de um conjunto de ações, e não de programas isolados e pontuais, portanto, a qualidade dos serviços de transporte coletivo deve priorizar pela acessibilidade aos espaços públicos e aos equipamentos urbanos.

Para Lindau e Rosado (1992) houve na década de 90 uma revisão nos métodos de organização gerencial e produtiva, no setor de transporte por ônibus, devido ao fato de um cenário desfavorável. Essas mudanças ocorreram juntamente com a implantação de um sistema de gerenciamento de qualidade, ou seja, tem por objetivo a satisfação do cliente. Lima Jr. (1995) destaca que, além dos desejos dos clientes, duas perspectivas são

relevantes: a motivação das pessoas pela busca da excelência e a ênfase na gestão segundo a visão sistêmica (Bertozzi, 2001).

Alguns parâmetros são desenvolvidos para caracterizar a qualidade do serviço. Para Alter (1976) há uma falta de objetividade para aplicações práticas e uma discrepância entre a opinião do usuário e os padrões de viagens. De acordo com Ferraz (1998) podem-se considerar oito parâmetros que influem na qualidade do serviço do ônibus urbano nas cidades médias: acessibilidade, intervalo entre ônibus, lotação, direitura das rotas, características da frota, transbordo, confiabilidade e facilidade de apoio. Por exemplo, a acessibilidade está relacionada com a distância que os usuários têm de caminhar ao utilizar o transporte coletivo, compreende a distância da origem ao destino, do ponto de embarque ao desembarque final. Pode-se perceber que não há uma preocupação, por parte das empresas de ônibus e dos regulamentadores, em fazer linhas que atendam os parques urbanos e corredores turísticos que os interliguem. Boa parte das linhas de ônibus cumpre itinerários mais vantajosos financeiramente e não privilegiam a acessibilidade à cidade como um todo.

Waisman (1983) diz que o nível de serviço é uma combinação de elementos que necessitam de indicadores quantitativos, como exemplo, a mudança de horário ou rota pode melhorar qualitativamente os serviços, no entanto isto deverá refletir em uma mudança quantitativa significativa. Vale destacar que a boa qualidade de serviço é relativa, de acordo como o operador ou o usuário, as perspectivas a respeito da qualidade podem mudar.

Os passageiros estão, principalmente, preocupados com o tempo gasto de uma dada origem até um dado destino, sendo que qualquer viagem em transporte coletivo consiste em vários componentes que são distintos entre si. O passageiro percebe de maneiras diferentes, o tempo caminhando, esperando a chegada do veículo e viajando já embarcado, visto que cada uma dessas etapas envolve diferentes níveis de esforço e tensão. (Waisman, 1983: 84)

Em geral, para várias análises e situações, a rapidez, frequência, regularidade, conforto e tarifa são elementos importantes para a abordagem do nível de serviços. Para Benoit (1980) a política tarifária deve ser a mais simples possível, ela não pode ser demasiadamente diferenciada. Quanto ao nível de informação, o mesmo deverá compor-se de simplicidade, o usuário deverá ter facilidade para ler as informações referentes aos serviços da rede. Uma boa circulação depende também da qualidade da informação em pontos de parada. O metrô de São Paulo atualmente se preocupa em fazer roteiros turísticos pelas estações, quem sabe futuramente poderá haver uma intermodalidade com os sistemas de ônibus em acessar os diversos parques urbanos da cidade de São Paulo.

Cada modo de transporte possui características físicas diferentes, mas eles têm em comum as características de densidade e velocidade. A pontualidade e o atraso estão relacionados ao tempo de viagem. A densidade está relacionada ao padrão de conforto do serviço. Em pesquisa realizada no Parque da Luz, notou-se que um terço das viagens realizadas com destino ao Parque eram realizadas a pé, o transporte por ônibus deteve os menores percentuais, tal fato deve-se as poucas linhas que acessam a área e, boa parte dos usuários mora nos arredores do bairro da Luz (SOUSA, 2006).

Há métodos de avaliação para a qualidade de serviços. Segundo Allen *apud* Waisman, a avaliação consiste de seis métodos. Os níveis vão de 0 a 5, dentre eles pode-se destacar que o julgamento pode ser intuitivo, seguir uma lista de indicadores de qualidade, medir desempenho fisicamente mensurável, determinação de limites para variação de

valores, listagem por ordem de importância e prioridades e um procedimento completo para a busca da avaliação independente. Vale destacar que dentre os níveis de qualidade de serviços às preocupações em relatar a qualidade dos serviços de acessibilidade são muito difíceis de mensurar, tanto em nível qualitativo como quantitativo.

Em geral, é necessário para que uma empresa de transporte coletivo aumente sua qualidade perante o mercado competitivo que se encontra, observar as opiniões mostradas por usuários do sistema, para que se possam descobrir possíveis falhas ocorridas nas viagens ou no atendimento. Com isso a empresa poderá se sustentar ainda mais e melhorar sua qualidade. Os modelos e as sistemáticas de apuração e mensuração das informações e dados devem ser repensados, ou seja, as empresas fazem pesquisas de qualidade de serviços, mas não aplicam na prática as reais necessidades dos usuários.

Propostas para execução de ciclovias e vias para pedestres

O transporte motorizado é um elemento essencial nas cidades de porte médio e grande. Os impactos ambientais no meio urbano, causado por veículos motorizados, são preocupantes. A tendência do crescimento da população urbana e da frota de veículos pode agravar mais ainda os impactos ambientais. Imaginando-se um crescimento anual de 2,5 % da população urbana e de 4% da frota de veículos, pode-se observar que até o ano 2010 poderão ser acrescentados 54 milhões de habitantes e 20 milhões de veículos às áreas urbanas. O grande desafio é como acomodar, com qualidade e eficiência, estes contingentes populacionais e os deslocamentos, considerando que o aumento da frota de automóveis e seu uso crescente tende a agravar os problemas de congestionamento, poluição e acidentes.

Observe os números da tabela 1:

Tabela 1: Brasil – Mudança na população e no número de veículos, 1950 – 1995.

Ano	Veículos	População Brasil	Hab / Veículo
1950	426.621	52 milhões	122
1960	987.613	71 milhões	72
1970	3.111.890	94 milhões	30
1980	10.731.695	120 milhões	11
1990	15.932.848	144 milhões	9
1995	25.336.260	153 milhões	6

Fonte: ANTP, 2002.

Para contrapor a situação de crescimento do índice de motorização é necessário incentivar o uso de outros meios de transporte, inclusive as viagens a pé. Para a execução de propostas de baixo custo e rápida implantação, na qual beneficie os ciclistas e os pedestres é necessário, em primeiro lugar, ter em mãos, um levantamento de dados e informações sobre o modo de transporte não motorizado na cidade. As viagens a pé são representativas no cotidiano da cidade de São Paulo, a qualidade destas viagens, muitas vezes, não são de boa qualidade devido as grandes distâncias a percorrer e as más condições de estrutura das calçadas e passeios. Ter um parque nas proximidades de casa e poder optar pelo modo não motorizado poderia trazer vantagens tanto da à saúde da população como o menor implemento de poluentes e impactos sonoros.

Pedestres

As viagens a pé, normalmente, complementam o roteiro do transporte motorizado. É necessário atentar-se para o acesso e saída dos modos. Andar a pé é essencial no complemento e funcionamento do transporte coletivo. Segundo o “Highway Capacity Manual” para assegurar o bom nível de serviço do pedestre a pessoa deverá ter a liberdade de escolha para atingir diferentes velocidades de locomoção, habilidade de ultrapassagem, segurança, dentre outros atributos.

Ciclistas

É importante observar quem é o usuário da bicicleta, a faixa etária, o gênero e a renda são atributos importantes. Vale também entender os motivos do uso da bicicleta, como: trabalho, escola, compras, etc. O percurso da ciclovia dependerá da extensão e da forma da cidade. A ciclovia pode ser tanto um atrativo turístico como uma ótima alternativa de circulação não motorizada. Na cidade de São Paulo não há nenhum corredor de ciclovia que interligue ao menos dois parques urbanos.

Propostas

- 1- Estruturar as calçadas, deixando-as adequadas para os roteiros a pé, eliminando buracos, sujeiras, obstáculos fixos, dimensionando a largura ideal e escolher um tipo de piso ideal. Sinalização de cruzamentos com faixa exclusiva para prioridade aos ciclistas e pedestres;
- 2- Criar calçadões na área central da cidade;
- 3- Organizar um sistema de sinalização e segurança;
- 4- Organizar um trabalho de paisagismo para que o local satisfaça o pedestre (turista);
- 5- Propiciar um sistema especial de circulação para gestantes, idosos, crianças e deficientes físicos;
- 6- Criar uma estrutura de integração com outros modais e montar, em terminais de ônibus urbano, estacionamento para bicicletas, na qual o acesso aos ônibus seja gratuito;
- 7- Propiciar uma política e marketing na qual enfatize o respeito ao pedestre e ao ciclista;
- 8- Criar detalhes na lei de trânsito na qual beneficie ciclistas e pedestres;
- 9- Organizar um sistema de segurança, com polícias, para evitar roubo de bicicletas;
- 10- Criar políticas para facilitar a compra de bicicletas. Na China, Bangladesh, Nicarágua e El Salvador há programa de créditos para compra de bicicletas e também subsídios aos trabalhadores por utilizar bicicletas.
- 11- Incentivo ao uso de capacetes e joelheiras aos ciclistas;
- 12- Inibir o uso do transporte motorizado individual em áreas centrais, privilegiando a integração com coletivos;
- 13- Criar políticas para atrair o uso de bicicletas e viagens a pé:
 - Conforto: organizar abrigos, limpeza, eliminar barulhos, ventilação adequada e organizar a densidade de pessoas;
 - Conveniência: rebaixamento do meio fio, mapas, objetos tácteis para deficientes visuais, iluminação adequada e câmaras de vídeo;
 - Coerência do Sistema: percepção de tempo e espaço, imagens cognitivas e a geometria do percurso.
- 14- Criar corredores para ciclovias;

15- Campanhas educativas dirigidas aos motoristas, ciclistas e pedestres, visando o respeito mútuo e às normas de trânsito.

16- Propiciar um sistema de descrição dos níveis de serviço. Uma metodologia que avalie a qualidade dos espaços urbanos para pedestres e ciclistas considerando aspectos ambientais que determinem a percepção e a qualidade atribuída pelos cidadãos. Como exemplo avaliar: segurança, seguridade, conforto, conveniência e atratividade.

Podem-se observar na figura 1 os problemas de acessibilidade aos pedestres no Parque da Luz. Em pesquisa recente, podem-se entender as dificuldades de crianças, idosos, deficientes físicos e gestantes em circular pelo parque. A qualidade das vias internas do parque é problemática e há pouca preocupação com a circulação de pessoas que possuem mobilidade reduzida. Tal problema não é apenas deste ou daquele parque, a cidade como um todo tem pouco comprometimento com a acessibilidade.

Figura 1: Calçamento no Parque da Luz



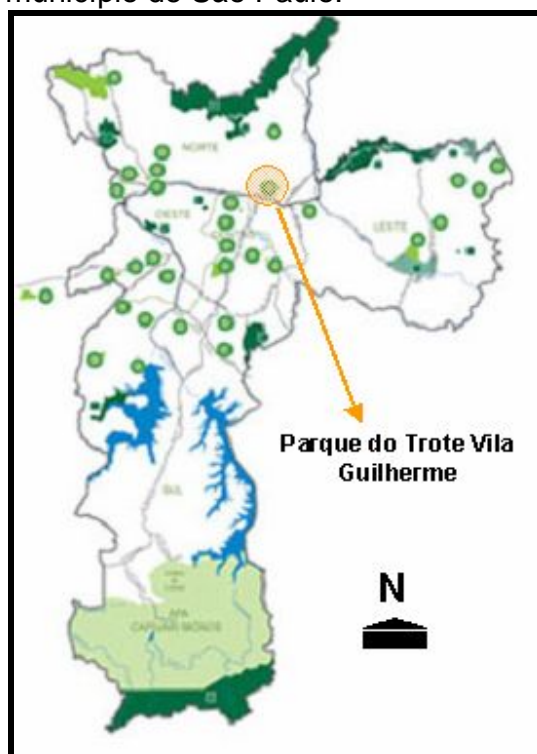
Fonte: acervo do parque, 2005.

ESTUDO DE CASO: PARQUE DO TROTE VILA GUILHERME

Localizado no distrito de Vila Guilherme, divisa com o de Vila Maria, o Parque do Trote Vila Guilherme é um dos trinta e dois parques urbanos do Município de São Paulo.

Sua história se inicia em 1986, quando o poder público municipal declara de utilidade pública uma área então pertencente à Sociedade Paulista do Trote. Desde período até 2005, havia somente uma parte de todo o terreno transformado em parque, devido a detalhes do processo de desapropriação. Com isso, o parque teve sua área quadruplicada: de cerca de quatro hectares, para aproximadamente dezesseis (ou 160.000 m²).

Figura 2 – Localização do parque no município de São Paulo.



Fonte: adaptado do site da Prefeitura Municipal de São Paulo.

Por se tratar de um local considerado importante à formação da região e da cidade, o Departamento de Patrimônio Histórico (DPH) processou o pedido de tombamento histórico de toda a área e suas edificações.

No final de 2005, a divisão do DEPAVE responsável por projetos dos parques, iniciou apresentações daquele referente à ampliação, ao Conselho Gestor do Parque. Em janeiro de 2006, iniciaram-se as obras, que foram divididas em quatro etapas: 1) entrada principal do parque; 2) parte referente à antiga pista; 3) parte referente às antigas cocheiras; 4) integração da parte mais antiga à recém implementada.

Até a presente data, o saldo é composto de uma parte pronta (etapa 1), e a etapa 2 a ser entregue até o final de 2006. Mas o mais importante tange às peculiaridades do parque, desde sua área interna até o que diz respeito ao seu contexto urbano.

O parque possui três características marcantes:

1. **Sua vocação**, além de considerar algumas observações deste artigo quanto aos parques urbanos, é inovadora (em termos de parques e áreas verdes), porém essencial à cidade e seus habitantes. Trata-se de integrar pessoas com necessidades especiais ao restante da população. Isto quer dizer que o projeto da nova área do parque considera a questão da acessibilidade a todas as pessoas, com equipamentos que atendem simultaneamente pessoas com deficiência e aquelas tidas como “normais” (figura 3);

Figura 3 – Trilha sensorial; piso tátil e plantas que apelam para os sentidos dos deficientes visuais (textura e aroma).



Fonte: acervo do parque, 2006.

2. **Seu valor histórico.** Segundo o DPH (2004) o local onde está o parque, assim como sua estrutura, foi importante à formação do bairro, além de ser o único local no Brasil voltado à prática de corridas de trote (figuras 4 e 5);

Figura 4 – Antigo salão de festas em restauro.



Fonte: acervo do parque, 2006.

A figura 4 apresenta o antigo salão de festas da Sociedade Paulista do Trote (SPT). Trata-se de uma edificação remanescente da propriedade anterior à SPT. Na figura 4 é possível observar o “miolo” da pista, onde se encontram as 71 árvores nativas recém-plantadas.

Figura 5 – O conjunto do parque; a antiga pista de trote em processo de tombamento pelo DPH.



Fonte: acervo do parque, 2006.

3. **Sua contextualização.** De acordo com o projeto, o parque deveria ser ligado ao Parque da Juventude (antigo Carandiru, é um parque estadual, a cerca de 2km de distância). Tal ligação se daria por “corredores verdes”, previstos no Plano Diretor da cidade. Estes corredores utilizariam vias já existentes, a serem reformuladas quanto às possibilidades de movimentação, via ciclovias, calçadas mais largas e com mobiliário reformulado etc. Na figura 6 apresenta-se o Parque da Juventude em relação ao Parque do Trote. É possível observar as vias que podem dar espaço à criação dos corredores verdes, entre um parque e outro.

Figura 6 – localização do parque e sua contextualização geográfica na região (Parque da Juventude).



Fonte: adaptado do site da Prefeitura Municipal de São Paulo, 2006.

Em termos de vegetação, foram plantadas mais de duzentas e cinquenta mudas de árvores nativas da Mata Atlântica, a servir de fontes de alimentação e abrigo às espécies de avifauna anteriormente observadas. Quanto à vegetação que já existia na parte antiga do parque, assim como naquela que abriga sua ampliação, é composta de muitas espécies tidas como exóticas, escolhidas basicamente por critérios paisagísticos.

Portanto, o que se observa com o estudo do referido parque urbano, é que se inicia uma tendência que articula as necessidades expostas anteriormente, relativas à concepção de parque como uma área de recuperação ambiental, na qual a população usuária poderá, com o passar do tempo, sensibilizar-se acerca dos benefícios que o parque traz à região. Não somente em se tratando de opção de lazer e recreação nas horas do tempo livre, mas também em relação à qualidade ambiental do entorno imediato.

Quanto à discussão sobre o planejamento dos transportes, há duas observações a serem feitas, sendo a primeira, positiva, referente ao planejamento. Esta contempla algumas das propostas contidas neste artigo, mais especificamente nos itens 1, 3, 4, 9, 13 e 14 (com possibilidades abertas ao trabalho com as demais propostas). Todos os itens são – direta ou indiretamente - contemplados, de forma genérica, na idéia de ligação entre os dois parques mencionados.

Com tal convergência com as intervenções sugeridas neste texto, é importante ressaltar a visão do parque como uma parte da cidade, que oferece, sim, equipamentos de lazer, esporte e recreação, mas todos em complementaridade com aqueles ofertados pelo Parque da Juventude. Em outras palavras, o Parque do Trote Vila Guilherme teria um uso mais contemplativo e menos intenso (mais tranquilo, em função de sua vocação) que o da Juventude, mais direcionado às práticas de esportes e atividades praticadas por jovens e adolescentes (mais quadras, por exemplo).

Outro aspecto importante, no que diz respeito à contextualização espacial do projeto de ampliação do parque analisado, diz respeito aos meios de ligação entre ambos parques e, conseqüentemente, o incentivo aos meios de locomoção alternativos. Ou seja, o parque irradiaria mudanças viárias em função dos usos que incentivaria, fomentando uma reorganização da cidade e servindo como uma espécie de “ponto nodal”, ligado a outros parques e áreas verdes por intervenções viárias alternativas.

Quanto à segunda observação a ser feita, esta negativa, refere-se à perspectiva de alteração da dinâmica no uso e ocupação do solo do entorno imediato. Conforme mencionado de maneira breve no texto, os parques acabam, “involuntariamente”, valorizando o solo à sua volta. Principalmente aquele solo “com vista para o parque”, em detrimento da paisagem.

Infelizmente, não é somente a paisagem que acabaria por sofrer alterações substanciais. Outros impactos são significativos o suficiente para se refletir sobre a relação dialética entre o parque e seu entorno. Ao passo que é implantado para melhorar a qualidade de vida na região, o parque cria condições para a especulação imobiliária e adensamento populacional, pela via da verticalização não planejada.

O problema não necessariamente se refere a verticalização, mas sim à racionalidade econômica que vem junto. Ou seja, a verticalização poderá não vir para cumprir os objetivos sociais dos imóveis (constitucionais, inclusive), nem para buscar mitigar o déficit habitacional dos distritos vizinhos.

Poderá vir para a simples reprodução do capital, como um fim nela mesma. Tanto é que, com a notícia de conclusão da primeira etapa de ampliação do parque, os cadernos

de imóveis dos principais jornais de São Paulo passaram a abrigar notícias de empreendimentos imobiliários voltados às classes média e média-alta.

‘O Parque do Trote se transforma em uma âncora de empreendimentos’, afirma o diretor da Empresa Brasileira de Estudos do Patrimônio, Luiz Paulo Pompéia. Hoje, segundo o empresário, a Vila Maria é uma região ‘rarefeita de verticalização’. Mas a previsão para os próximos anos é promissora. A tendência na região é que indústrias antigas dêem lugar a novos prédios. Pompéia lembra que há alguns anos uma universidade foi construída onde funcionou uma indústria de chapas de aço. ‘Isso já representa que a região tem um potencial de habitação e tem boa chance de se verticalizar’ (O Estado de S. Paulo, 2006).

O potencial reflexo disso tudo? Mais carros nas ruas do bairro, no lugar de linhas de ônibus, ciclovias e espaços para pedestres; o parque novamente visto como uma espécie de *playground* de maiores dimensões, no qual diversos usos e práticas que poderiam ser da cidade passam a estar confinados no “equipamento de lazer e recreação” do também novo bairro. Tudo no lugar de a cidade – ou no mínimo os tais “caminhos verdes” - ser um espaço no qual as pessoas passeiam, se exercitam etc, deixando o parque a cumprir seus papéis mais identificados com a prestação de serviços ambientais.

Contudo, é sinal de início de um processo de mudança em termos de qualidades de vida e, conforme já mencionado neste artigo, torna-se mais atraente para a atividade turística, ao menos por dois motivos: 1) torna-se mais agradável; mais interativa e socialmente mais integrativa; 2) por conta de modelos alternativos de planejamento e intervenção do meio urbano, cria-se um diferencial, em se tratando de cidade.

A ATIVIDADE TURÍSTICA E SUA RELAÇÃO COM A EDUCAÇÃO AMBIENTAL NOS PARQUES URBANOS

A partir desta seção, além da consideração às discussões anteriores deste texto, serão também tratados como pressupostos, os elementos tangentes à cultura e à concepção de meio ambiente, a fim de buscar inserir o turismo em uma relação alternativa com áreas naturais.

O primeiro se relaciona com a cultura tida como hábito, valores e maneiras de lidar com o meio, ou seja, modo de pensar e interpretar o ambiente em que se vive, racionalidade, modelo de civilização. Outro pressuposto a ser tido em conta relaciona-se com o “meio” entendido como nosso hábitat, a biosfera. Já o “ambiente” pode contemplar três dimensões, havendo o ambiente natural, o ambiente sociocultural e ambiente transformado (CASASOLA, 2001).

A implantação de parques urbanos é sempre preterida pelo poder público (e pela sociedade), em razão da deficiência de espaços livres para a construção de equipamentos de educação e saúde. Outra relação entre “áreas livres” e o espaço urbano se dá, em grande parte, pela ocupação descontrolada em áreas periféricas (SVMA, 2004).

Se, por um lado, as unidades de conservação têm atualmente na atividade turística uma fonte de rendimentos voltadas à manutenção das mesmas e, na educação ambiental (mais retórica do que prática), uma justificativa para o contato com a população, os parques urbanos, por não serem considerados em sua grande maioria unidades de conservação tal qual o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) apresenta,

podem ser interpretados como partes do ambiente urbano com potencial de “fazer pensar” quem o visita. Trata-se do talvez único local em que é possível “provocar” tal exercício em habitantes de espaços extremamente urbanizados.

Ao considerar tais pressupostos, inicia-se a compreensão do parque urbano como um ponto de resistência ao modelo de ocupação urbana que inclusive o gerou, mas que, neste século XXI, com a metrópole em crise, torna-se uma alternativa simples de re-conectar o ser urbano com o ambiente natural. É aqui em que o turismo entra, como responsável pela interlocução entre os ambientes natural e transformado, criando um ambiente sociocultural direcionado a condicionar os participantes.

Muito se discute nos cursos de Turismo, sobretudo aqueles mais direcionados às questões mercadológicas do turismo (que é antes de tudo um fenômeno social), o que há de recursos naturais em determinada localidade para desenvolver a atividade turística. Pouco se discute, no entanto, o que o turismo possui para desenvolver determinada localidade. E esta é uma questão importante, porque simplesmente inverte a lógica. O turismo passar a ser meio e não fim em si próprio.

Considerando o espaço urbano, a crise atual das metrópoles e a necessidade urgente de rever valores, hábitos, modos de ver e entender o que se passa no meio em que se vive, o parque urbano oferece o palco e o turismo acomoda tanto aqueles que se tornariam espectadores e ao mesmo tempo os atores protagonistas de outras histórias, inspiradas em novos valores. Este é outro pressuposto fundamental: o Turismo concebido como não somente o deslocamento simples entre paisagens, mas sim o deslocamento do olhar, promovendo a “viagem” de enxergar a mesma paisagem de diferentes perspectivas (a primeira delas certamente deve ser olhar para o parque urbano não como o “parquinho”, mas como a oportunidade de educar-se social e ambientalmente todos os dias).

A atividade turística, neste caso e a partir deste pressuposto, passa a ser acessível a todo e qualquer cidadão, seja morador ou não, uma vez que não se trata de abrir mão do planejamento da atividade, mas sim de direcioná-lo a atender as necessidades humanas, sociais e ambientais de nosso tempo, transformando o turismo em um instrumento de educação ambiental, tendo o parque urbano como ponto de partida para um novo olhar à cidade.

Iniciativas tangentes à atividade turística, neste sentido, podem ser identificadas no parque estudado. Tratam-se de orientações de trabalhos de conclusão de curso em Turismo, assim discussões com estudantes da área (de cursos superiores e técnicos). Tais orientações e discussões ocorrem com a intenção de fazer com que os estudantes e seus respectivos trabalhos se ocupem em “olhar” o parque urbano não simplesmente como mais um recurso ou atrativo turístico da cidade ou região, mas sim como um espaço no qual os visitantes devem ser recepcionados com programas e ações específicas, potencializando o lazer e a recreação como instrumentos de educação social e ambiental, num ambiente que buscaria unir e equilibrar o natural, o sociocultural e o transformado.

A relação disso com o planejamento dos transportes ocorre quando se aborda a questão tendo uma escala maior como referência. Em outras palavras: quando se observa a cidade e o sistema de parques urbanos como o espaço para se trabalhar a educação social e ambiental.

As ligações entre um parque e outro seriam o objeto do planejamento dos transportes, de forma a oferecer aos visitantes dos parques (sejam turistas ou pessoas que em determinados dias “olhariam” o meio a partir de outra perspectiva) a possibilidade de usufruir da cidade a partir dos parques urbanos, a pé, de bicicleta ou mesmo em coletivos movidos a energia, a gás etc., em vias adaptadas e acessíveis.

Tratar-se-ia de um princípio (do parque para a cidade e não o contrário), apoiado em um valor: equilíbrio (socioambiental).

CONCLUSÃO

Observou-se a partir do estudo de caso apresentado que, mesmo não havendo deliberadamente iniciativas sistematizadas por parte do poder público, é possível trabalhar a questão da acessibilidade espacial e mobilidade populacional em grandes cidades como São Paulo, tendo os parques urbanos como ponto de referência e de partida.

A razão da escolha dos parques urbanos para tal abordagem tange ao seu potencial como vetor de comunicação e educação ambiental, conforme observado no texto sobre parques urbanos.

O parque urbano passa a ser lido como um ponto estratégico, a partir do qual iniciativas relativas à acessibilidade espacial (vias interligando as unidades), à mobilidade populacional (adaptação da unidade com vistas à integração entre pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida com o restante da população) e à educação ambiental (o parque tido como fornecedor de serviços ambientais essenciais à qualidade de vida da população, assim como um contraponto ao modelo de ocupação que eleva o ser humano ao patamar mais alto, em detrimento do ambiente que o sustenta).

A atividade turística assume, portanto, novas potencialidades, não desligadas, mas também não mais dependentes de um paradigma economicista. O turismo torna-se instrumento de irradiação de informações e conhecimentos relativos às novas possibilidades de interpretação dos ambientes em questão.

No que diz respeito ao último aspecto, do parque urbano ser lido como um vetor de educação social e ambiental, foi possível observar que, ao contrário dos aspectos anteriores, não houve iniciativas, ao menos neste breve estudo de caso, voltadas a proporcionar à população situações ou mesmo espaços em que fosse possível um contato mais efetivo com o ambiente natural.

Claro que há árvores e outras plantas em todo o parque, mas por ser ainda muito presente uma visão antropocêntrica e utilitária do meio natural (e o parque urbano ainda é tido como um “equipamento de lazer e recreação”), o usuário do parque integra-se àqueles que têm dificuldade em movimentar-se, mas ambos não têm acesso a maneiras alternativas de interagir com o meio natural, de forma integrada também (à exceção da trilha sensorial).

No que tange à cidade como um sistema e o parque urbano uma de suas partes, tendo o planejamento dos transportes como maneira de abordá-los de forma sistêmica e integrada, adotando o princípio de abordar o ambiente transformado a partir da busca de equilíbrio deste com o ambiente natural, pouco se observa, à exceção de iniciativas pontuais como a dos corredores verdes.

Mais especificamente no que se refere à atividade turística, nada se observou em se tratando de políticas públicas. Nem mesmo nas escolas formadoras de profissionais. Mesmo não se tratando de objeto deste estudo inicial, empiricamente é possível identificar que tanto as escolas como o poder público interpretam os parques urbanos ainda como mais um recurso ou atrativo da cidade, e não como o lócus de educação, integração e reformulação do “olhar” a cidade. Como era de se esperar, a própria atividade turística ainda é tida e repetida como fim em si mesma.

Em síntese, dada a predominante interpretação do parque urbano como um equipamento utilitário ao ser humano, e o aparente progresso em relação às políticas públicas de adaptar o espaço urbano às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, o estudo de caso expõe o seguinte desafio: como, a partir da integração entre pessoas com

diferentes graus de mobilidade o parque urbano pode também proporcionar situações de reintegração entre humano e meio natural?

REFERÊNCIAS

ALTER, Charles .H. **Evaluation of public transit services: the level of service concept**, In Transportation Research Record 606, Washington, 1976.

ANTP, **Transporte Humano - Cidades com Qualidade de Vida**. São Paulo: ANTP, 2002.

BARTALINI, Vladimir. **Parques públicos municipais de São Paulo: a ação da municipalidade no provimento de áreas verdes de recreação**. 1999. 354 f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

BENOIT, Jean. **Pour une politique de simplification des transports urbains**. Revue des Transports Publics, Urbains et Regionaux n. 768, 1980.

BERTOZZI P. P. **A qualidade no serviço de transporte público urbano por ônibus sob as óticas do usuário, da empresa operadora e do poder público**. 2001. 362 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

CASASOLA, L. **Turismo e ambiente**. São Paulo, Roca, 2001.

CONSTRUTORAS revitalizam área de lazer. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 11 jun. 2006. Imóveis, Obras. Disponível em: <<http://www.estado.com.br/editorias/2006/06/11/index.xml?editoria=imov>>. Acesso em: 11 jun. 2006.

CRUZ, Rita Cássia Ariza. **Introdução à Geografia do Turismo**. São Paulo, Roca, 2001.

DAMIANI, Amélia. L. **População e Geografia**. São Paulo: Contexto, 1996.

DIEGUES, Antônio Carlos. **O mito moderno da natureza intocada**. São Paulo, Hucitec, 1996.

FEINGENBAUN, Anton. V. **Controle de qualidade total**. Makron Books, São Paulo, 1994.

GITLOW, H.S. **Planejando a qualidade, a produtividade e competitividade**. Quality Mark, Rio de Janeiro, 1993.

GOODE, D. Connecting with nature in capital city: The London Biodiversity Strategy. In: TRZYNA, T. (ed.). **The urban imperative: urban outreach strategies for protected area agencies**. California, IUCN; Santa Monica Mountains Conservancy, 2004.

ISHIKAWA, K. **Controle de qualidade total à maneira japonesa**. Campus, Rio de Janeiro, 1993.

JOLY, Fernand. **A Cartografia**. Campinas, Papirus, 1990.

JURAN, J. M. **Juran na liderança pela qualidade**. Pioneira, São Paulo, 1990.

LEFF, Enrique. **Ecologia, capital e cultura: racionalidade ambiental, democracia participativa e desenvolvimento sustentável**. Blumenau, Edifurb, 2000.

LIMA JR. Orlando F. **Qualidade em serviços de transportes: conceituação e procedimento para diagnóstico**. 1995. 297 f. Tese (Doutorado) – Escola Politécnica, Estudos Geográficos, Rio Claro, 6(1): 1-17, 2008 (ISSN 1678—698X) <http://cecemca.rc.unesp.br/ojs/index.php/estgeo>

Universidade de São Paulo, São Paulo.

LINDAU, L. e ROSADO, A. B. **Os transportes públicos urbanos e a qualidade total.** Revista dos Transportes Públicos, ANTP, ano 14, n55, 11-31, 1992.

MACEDO, Sílvio Soares; SAKATA, Francine Gramacho. **Parques urbanos no Brasil.** São Paulo, Edusp, 2003.

SÃO PAULO (Cidade). Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente – SVMA. **Atlas ambiental do Município de São Paulo – o verde, o território, o ser humano:** Diagnóstico e bases para a definição de políticas públicas para as áreas verdes no Município de São Paulo. São Paulo, SVMA, 2004.

_____. Secretaria Municipal da Cultura – SMC, Departamento de Patrimônio Histórico – DPH. **Sociedade Paulista de Trote.** São Paulo, SMC, 2004.

_____. **Mapa Verde:** guia dos parques municipais de São Paulo. Disponível em <http://ww2.prefeitura.sp.gov.br/mapa_verde/asp/home.asp>. Apresenta informações sobre os parques municipais de São Paulo. Acesso em: 15 nov. 2006.

_____. **Rede estrutural hídrica regional.** Disponível em: <http://ww2.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/secretarias/planejamento/zoneamento/0001/parte_I/l/v_maria/07-MAPA-MG-01.jpg>. Apresenta mapas com informações sobre o Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Vila Maria / Vila Guilherme. Acesso em: 15 nov. 2006.

SVMA; IPT. **GEO Cidade de São Paulo:** Panorama do meio ambiente urbano. São Paulo, Prefeitura da Cidade de São Paulo. São Paulo, Secretaria do Verde e do Meio Ambiente; Brasília, PNUMA, 2004.

SOUSA, Marcos Timóteo Rodrigues. **Uma abordagem sobre o problema da mobilidade e acessibilidade dos usuários do transporte coletivo:** o caso do bairro São João em Guarulhos - SP. 2003. 256 f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

WAISMAN, Jaime. **Avaliação de desempenho de sistemas de ônibus, em cidades de porte médio, em função de sua produtividade, eficiência operacional e qualidade dos serviços.** 1983. Tese (Doutorado) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos.

YÁZIGI, Eduardo. **A alma do lugar.** São Paulo, Hucitec, 1996.

Recebido em fevereiro de 2007
Aprovado em outubro de 2008