



A problemática urbana, o individualismo e a necessidade de aproximação de um contingente socializante à esfera pública

Autores:

Vinícius Galvão Ramos - UFES - vinicius.galvaor@gmail.com

Resumo:

Num panorama que parte desde o advento do automóvel até a tendência de ruptura de vínculos sociais, observa-se a transformação das cidades e da sociedade contemporânea, enquanto relatos de diferentes ciências levam à constatação da individualização e apatia dos sentidos do homem. Diante dos impactos do processo da urbanização modernista na sociedade, o estudo visa ampliar a discussão acerca da problemática urbana conversando com a antropologia, sociologia e psicologia e apresentar a esfera pública e as possibilidades de atuação dos arquitetos e urbanistas nesta escala da cidade que pode propiciar o desenvolvimento de novos vínculos sociais e da diversidade. O estudo justifica-se pela necessidade de repensar o modo de planejar e desenhar cidades para as pessoas viverem na contemporaneidade, contrapondo o anseio universalista dos modernistas. Por mais que a sociabilidade seja um objetivo impalpável, cabe a nós, atores, mediar maneiras de se alcançar este objetivo.

A PROBLEMÁTICA URBANA, O INDIVIDUALISMO E A NECESSIDADE DE APROXIMAÇÃO DE UM CONTINGENTE SOCIALIZANTE À ESFERA PÚBLICA

INTRODUÇÃO

Este artigo é consequência de reflexões empreendidas acerca da cidade e da sociedade contemporânea após períodos de transformações urbanas e sociais advindas do processo de urbanização modernista. O estudo justifica-se pela necessidade de repensar o modo de planejar e desenhar cidades para as pessoas viverem na contemporaneidade, resgatando a sociabilidade no habitat urbano.

De cunho teórico, o estudo parte de um levantamento bibliográfico sobre a problemática urbana, debatida pelo filósofo francês Henri Lefébvre. Reconhecendo que aquela também é estudada por outras ciências, busca-se um olhar interdisciplinar à luz do problema.

A maior dificuldade até então foi reconhecer que a amplitude teórica da problemática urbana e seu impacto sobre os indivíduos vai muito além das discussões produzidas no campo da arquitetura e urbanismo. Afinal, Lefébvre já apontava a relação entre o urbano e a sociologia. Portanto, foi necessário recorrer à e dialogar com a sociologia (Sennet e Bauman), a psicologia (Fischer) e antropologia (Augé), a fim de relacionar os saberes com a discussão da arquitetura e do urbanismo.

Por fim, após contextualizar a problemática urbana, este artigo retoma seus desdobramentos na arquitetura e urbanismo e avança com uma possível contribuição deste campo à teoria social, apresentando a esfera pública e as possibilidades de atuação dos arquitetos e urbanistas nesta escala da cidade que pode propiciar o desenvolvimento de novos vínculos sociais e estimular a diversidade.

A PROBLEMÁTICA URBANA

As cidades são polos que concentram pessoas, usos e funções, e o espaço urbano dinâmico e diversificado é o palco onde a troca de bens, informação e cultura emerge. Até

meados do século 20, as ruas, elementos estruturantes do espaço urbano, apresentavam uma configuração que integrava as funções de circulação e vida social e econômica. No entanto, após 1950, com a disseminação do automóvel, intervenções urbanísticas de grande escala focadas no planejamento modernista e a baixa diversidade de usos nos centros urbanos contribuíram para a retirada de funções sociais da rua (WERF; ZWEERINK; TEEFFELEN, 2015).

Segundo Lefebvre (2011), a realidade urbana implica encontros aleatórios dos modos de viver que coexistem na cidade e aponta o processo de urbanização como o início da problemática urbana. Nota-se então um embate entre a prática social na cidade e a realidade modernista, levando à crise da cidade. Diante das consequências da cidade modernista está a “ausência ou ruptura da realidade urbana” (LEFEBVRE, 1999, p. 25).

Inicialmente, o surgimento do carro atende à demanda de autonomia da classe burguesa e agiliza os deslocamentos ao possibilitar o acesso à novas localidades, sendo assim um dos motivos que levaram à individualização da vida urbana (ASCHER, 2010). A intensificação do tráfego de automóveis suprimiu a vida na cidade e foi um desincentivo aos deslocamentos a pé, visto que “o planejamento se dedicou intensamente ao ideal de desenvolver um cenário racional e simplificado para as atividades necessárias” (GEHL, 2013, p. 26). A função básica de circulação motorizada foi priorizada, em detrimento da liberdade de movimentação e permanência do pedestre na cidade, pois o automóvel “necessitava de todos os males inerentes ao alargamento de espaço – zoneamento, comunidades fechadas, calçadas desertas ou inexistentes” (JOHNSON, 2003, p. 67).

Nos anos 1960, a ampliação de artérias viárias em larga escala junto a instrumentos de suporte aos automóveis, como estacionamentos e *drive-ins* transformou as ruas em “espaços imprecisos, sem sentido e vazios”, aniquilou a complexidade compacta dos centros urbanos e desfigurou as cidades “a ponto de todos os lugares se parecerem com qualquer outro, resultando em Lugar Algum” (JACOBS, 2009, p. 377). Entretanto, Jacobs contesta a destruição urbana com base apenas no automóvel, apontando ainda o “puro descaso com outras necessidades, funções e usos urbanos”, citando que no centro urbano “uma mescla insuficiente de usos principais é normalmente sua principal deficiência e geralmente a única desastrosa” (JACOBS, 2009, p. 181 e 378).

Ponderando as considerações dos autores até aqui, observa-se que a baixa diversidade de funções e usos no nível da rua está diretamente relacionada com a decadência da prática social. Analisando a relação da sociedade com o espaço privado/público a partir de uma analogia casa/rua, é possível atestar que o que levou a família burguesa a se confinar na intimidade do lar estava relacionado com a “morte do espaço da rua como lugar de trocas cotidianas, espaço de socialização” (ROLNIK, 1995, p. 51). No entanto, na contemporaneidade, o problema aflige toda a população que habita as cidades, não mais só a classe burguesa. Holanda (1985, p. 135) descreve igualmente esse fenômeno ao narrar que “a vida social é confinada ao interior dos edifícios. Corredores irão tomar o lugar das ruas [...]” e Ascher o complementa com seu entendimento de que o fechamento espacial está relacionado à “tentativa de ruptura do pacto social e dos vínculos de solidariedade local e nacional” (ASCHER, 2010, p. 74). Tendo visto que a transformação das cidades causou uma transformação social, admite-se que a problemática urbana é parte de um campo ampliado

de estudo que não pode ser dissociado, por exemplo, dos efeitos da percepção do espaço com a apropriação deste.

UM OLHAR SOCIAL SOBRE O INDIVÍDUO URBANO

Atualmente, vivemos no tempo da superabundância de acontecimentos que constitui uma situação de sobremodernidade, como define Augé (1994). A velocidade de deslocamento do homem e das informações se acelerou, encurtando distâncias e a própria noção de tempo, ocasionando o “estreitamento do planeta”, o que culminaria, para o autor, na individualização do ser. O antropólogo caracteriza, então, a sobremodernidade a partir de sua unidade essencial, o excesso, subcategorizando-o em excesso de tempo, excesso de espaço e excesso de ego, o individualismo. Abstemo-nos aqui a abordar o excesso de ego.

Na figura do excesso de ego, a individualização do homem pode ser vista também como consequência da combinação dos demais excessos. O sociólogo Sennet (2016) recorda que na poesia de Baudelaire a velocidade era tida como uma experiência frenética. Contudo, na sobremodernidade, esta é associada a descanso e passividade. Isso porque o excesso tende a banalizar o acontecido e o corpo em “infundável locomoção corre o risco de ignorar a história, ao perder suas conexões com outras pessoas e com os lugares dos quais se move”, “viaja sozinho e em silêncio: anda para trás do ponto de vista social” (SENNET, 2016, p. 338). Portanto, na dimensão do corpo, a sobremodernidade reflete-se como apatia dos sentidos, de modo que, para o sociólogo, a “sociedade atual aparece como um fenômeno histórico sem precedentes” (SENNET, 2016, p. 19).

Em uma abordagem da psicologia ambiental, a rua é tida como espaço vivido a partir de usos “cujo sentido se lê na nossa capacidade de agir sobre um lugar ao mesmo tempo que a ele nos adaptamos” (FISCHER, 1994, p. 39). Sob a perspectiva da psicologia social, a utilização do automóvel e o direito de movimentação sem restrições é considerada a “atividade diária mais carregada de ansiedade” (SENNET, 1993, p. 30). A rua se torna um espaço “sem sentido, até mesmo endoidecedor”, sendo que “a supressão do espaço público vivo contém uma ideia ainda mais perversa: a de fazer o espaço contingente à custa do movimento” (SENNET, 1993, p. 31).

De um ponto de vista subjetivo, expressões como “vá para o olho da rua” e “rua da amargura” exprimem a relação da sociedade com o espaço urbano, de modo que dramatiza um pensamento “impessoal e desumano”, com sentimento de isolamento do indivíduo e ausência de solidariedade (DAMATTA, 1997, p. 53), que pode ser associado ao pensamento de Ascher previamente mencionado. O sociólogo Bauman aponta a “supervalorização do indivíduo”, seguindo a linha de Castel, como causa da vulnerabilidade desse mesmo indivíduo, culpando o “individualismo moderno” por esse estado (BAUMAN, 2009, p. 16). Como consequência, surge a cultura do medo que denota insegurança às ruas.

A realidade moderna estigmatiza as ruas, que passam a ser vistas como “terra-de-ninguém” e, mesmo que ainda promovam mistura social, são consideradas “perigosas”

(ROLNIK, 1995, p. 50). Todavia, Jacobs ressalta que a criminalidade surge com o desaparecimento da rua como lugar de vida social. Para Jacobs, antes das intervenções urbanísticas do movimento moderno, as ruas movimentadas de Manhattan e frequentadas por pessoas eram mais seguras que as vias que serviam apenas de circulação, sendo a prática social a única medida de segurança observada contra a violência na cidade (JACOBS, 2009, p. 35).

DESDOBRAMENTOS NA ARQUITETURA

O planejamento modernista impactou o projeto de novos empreendimentos, principalmente em países emergentes, de modo que arquitetos e urbanistas “modernistas rejeitaram a cidade e o espaço da cidade, mudando seu foco para construções individuais” (GEHL, 2013, p. 4), sem integração com o espaço público e sem atenção à escala humana. Os arquitetos estavam mais preocupados em criar edifícios para serem contemplados do que boas ruas para viver. A arquitetura para pessoas na qualidade de pedestres difere-se da arquitetura para motoristas em automóveis, acompanhando a velocidade incompatível em que trafegam, pois,

“A arquitetura de 5km/h baseia-se numa cornucópia de impressões sensoriais, os espaços são pequenos, os edifícios mais próximos e a combinação de detalhes, rostos e atividades contribui para uma experiência sensorial rica e intensa. [...] A escala dos 60km/h tem amplos espaços e vias largas. Os prédios são vistos à distância e somente traços gerais podem ser percebidos. Detalhes e experiências sensoriais multifacetadas desaparecem e, da perspectiva do pedestre, todos os sinais são grotescamente ampliados. Um passeio numa arquitetura feita para 60km/h é uma experiência sensorial empobrecedora: desinteressante e cansativa”. (GEHL, 2013, p. 44)

A individualização se faz visível com grandes empreendimentos arquitetônicos anônimos. Huet afirma que “o espaço público urbano é considerado residual [...], sua forma resulta dos objetos arquitetônicos que o rodeiam” (2001, p. 150), o que implica atenção às edificações que se caracterizam como invólucros das ruas e às diretrizes de planejamento urbano que as regulam. A imagem da rua insegura, lugar de violência e hostilidade, é propagada nesse caso a favor do aumento do poder da propriedade privada (ORLANDI, 2011).

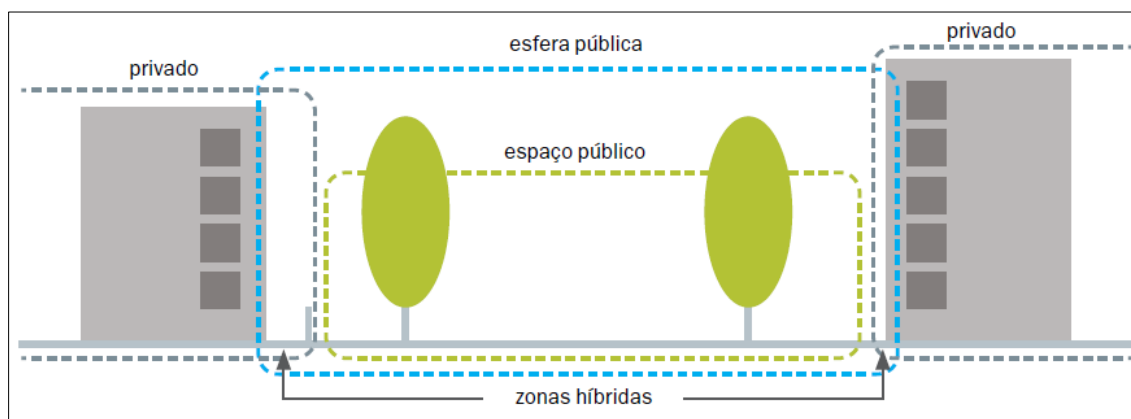
Relacionando os pensamentos dos autores até este ponto, percebe-se que o processo de supressão do espaço público, com a retirada de sua função social, associado à utilização indiscriminada do automóvel, vendido culturalmente como instrumento de velocidade, privacidade e liberdade, contribuíram para o individualismo do homem. Velocidade e individualismo amorteceram o corpo do homem e seus sentidos, não permitindo que este se vinculasse, apenas seguisse o vazio fluxo da vida urbana moderna (SENNET, 2016).

A ESFERA PÚBLICA E A DIVERSIDADE

As ruas e calçadas são órgãos vitais para as cidades, no entanto, só assumem significado junto com as edificações e outros usos lindeiros (JACOBS, 2009). A cidade se encontra com os edifícios nos andares térreos, onde ocorrem os encontros ao nível da rua entre pessoas e prédios (GEHL; KAEFER; REIGSTAD, 2015). O espaço urbano abrangido por Jacobs e Gehl, a cidade ao nível dos olhos, é compreendido como esfera pública, cuja prioridade é a escala humana, assim como aspectos emocionais e sociais (KARSSENBERG et al., 2015).

O domínio da esfera pública inclui a rua, calçadas, fachadas dos edifícios, andares térreos, árvores, tudo o que é visível pelo pedestre no nível da rua, como pode ser observado na Figura 1. Contudo, é preciso ir além de uma leitura morfológica e considerar todos os usos e ações que acontecem no nível da rua para compreender sua função na cidade (SANTOS, 1988).

Figura 1 – Esquema de esfera pública



Fonte: KARSSENBERG; LAVEN, 2015, p. 15 (Disponível em <http://www.thecityateyelevel.com>)

A esfera pública foi enfraquecida pela monopolização do espaço urbano, que foi segregado por tipos de funções e retirado das pessoas, proprietárias naturais das ruas (GLASER; HOFF). Hoje os urbanistas lastimam a decadência da cidade que cedeu suas ruas vibrantes aos empreendimentos e automóveis, transformação urbana que levou consigo as interações aleatórias entre cidadãos (JOHNSON, 2003). Mais uma vez, é possível relacionar a crise urbana com a individualização do homem público e o descaso com usos e funções na cidade, fenômeno melhor observado em áreas centrais.

É possível questionar se o urbanismo avançará a um tempo onde a cidade se humanize e reiterem-se os questionamentos do mencionado sociólogo Sennet (2016, p. 264), “há alguma chance de existirem pontos de contato, mais do que trincheiras recuadas, entre povos diferentes? Pode a diversidade urbana refrear as forças do individualismo?”.

Positivamente, contrariando o pensamento dos projetistas, é notório que pessoas nas ruas atraem mais pessoas (JACOBS, 2009). Lugares vazios, aparentemente calmos, tranquilos e ordenados, não atraem público, pois faltam acontecimentos que despertem o interesse e possam ser observados. Uma rua bem-sucedida tem pessoas transitando ininterruptamente nas calçadas, realizando atividades diversas e mantendo inconscientemente a vigilância local que, a partir das interações nas calçadas, estabelece a confiança na rua (JACOBS, 2009).

Tal afirmativa se revela no andar térreo que, apesar de ocupar pequena parcela de um prédio, define quase que completamente a relação do empreendimento com o entorno e a experiência do pedestre ao caminhar pela rua (KARSSENBERG; LAVEN, 2015). A natureza pública de “mesclar pessoas e diversificar atividades” é destruída quando o andar térreo está em desacordo com a função social (SENNET, 1993, p. 28). Muitos edifícios estão isolados da vida urbana devido à vedação das fachadas térreas, o mesmo ocorre com terrenos baldios murados, criando fachadas cegas ou pouco interativas. A esfera pública ganha vida na complexidade, na diversidade compacta e na justaposição de funções e elementos, visto que “a mente humana reage a um contraste, à diferença entre as coisas, e quando duas imagens [...] estão na mente ao mesmo tempo, um contraste vívido é sentido e a cidade se torna visível em um sentido mais profundo” (CULLEN, 2012, p. 9, tradução nossa). Logo, fachadas extensas e inertes empobrecem a experiência do pedestre tanto quanto a baixa diversidade de uso.

Somando-se aos elementos que compõem a esfera pública, o paisagismo também pode ser aplicado como tática visual e estratégia de conforto ambiental. Arborização ao longo da rua pode agir como unidade integradora da paisagem, dando a sensação de continuidade (JACOBS, 2009). As árvores provêm sombreamento, gera ritmo como também é desejado nas fachadas, o que torna o passeio mais agradável e aparentemente mais curto. Arbustos e jardins de chuva podem ser utilizados como barreiras naturais e auxiliam na drenagem superficial e no microclima local.

Contudo, o maior trunfo da esfera pública pode estar contido em uma estratégia simples, o mobiliário urbano. Naturalmente, as pessoas gostam de observar o movimento e a vida urbana, o mobiliário contribui valiosamente para os encontros e as vistas de atrações e da paisagem (GEHL, 2013). O banco pode ser considerado o elemento mais básico, no entanto vital, na humanização das ruas, permitindo uma versatilidade de funções que vai além das atividades necessárias, criando um espaço de permanência para observação, conversa, alimentação, trabalho, descanso. O mobiliário urbano “pode ser um veículo muito mais rico para transmitir o verdadeiro significado da vida contemporânea. Como sempre, a verdade está na rua” (HEATHCOTE, 2015, *online*).

Portanto, é preciso estimular a sociabilidade, pois, as pessoas gostam da companhia e proximidade de seus semelhantes (TUAN, 1983). Os micro-acontecimentos entre pessoas na rua contribuem no desenvolvimento e segurança de cidades emergentes. Para se “construir uma cidade com laços sociais firmes e bem articulados [...], é preciso pensar-praticar a lógica da sociabilidade e do alargamento do espaço público” (ORLANDI, 2011, p. 698).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo de transformação urbana, econômica e social, por vezes traz prejuízos e consequências de difícil mensuração, como a perversa alienação das ruas, que suprime o espaço público vivo, em prol de uma suposta liberdade de movimento e privacidade.

Visto o panorama da problemática urbana que assola as cidades há mais de 50 anos, compreende-se a urgência na mudança de foco do planejamento urbano. Este deve ser responsável por criar cidades para viver, focar na experiência e reinvenção das estruturas existentes, além de não gerar novos espaços residuais. A esfera pública deve abranger múltiplos usos e funções, oferecer suporte à mobilidade verde (a pé, de bicicleta e transporte coletivo), proporcionar encontros, integrar prédios e espaço público e, assim, estimular práticas sociais.

A premência em promover espaços públicos mais atraentes e humanizados se torna um desafio para os urbanistas, cuja missão é garantir a função social da esfera pública, para que a cidade e seus habitantes atinjam o padrão de sustentabilidade e democracia desejado.

Sabe-se que este artigo não contempla ou se aprofunda em muitas discussões, pois, o estudo retrata também o limite do autor de apreensão e compreensão em áreas além de sua formação. Contudo, é necessário superar esses limites da formação acadêmica para começar a pensar o mundo e seus problemas dialética e integralmente. Ainda é preciso romper barreiras fictícias entre o conhecimento de diferentes ciências, o que inclui a arquitetura e o urbanismo, de modo que esta ciência pode contribuir grandiosamente com a teoria social.

Por mais que a sociabilidade seja um objetivo impalpável, devemos recordar um dos princípios de Ascher que sugere um planejamento urbano que considere a incerteza. É incerto que transformações no espaço urbano resgatem as relações sociais e trocas de outrora, cabe a nós, atores, mediar maneiras de se alcançar aquele objetivo.

REFERÊNCIAS

- ASCHER, François. *Os novos princípios do urbanismo*. 1. ed. Romano Guerra, 2010. 130 p.
- AUGÉ, Marc. *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. 9. ed. Papyrus, 1994. 112 p.
- BAUMAN, Zygmunt. *Confiança e medo na cidade*. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.
- CULLEN, Gordon. *The concise townscape*. London: Routledge, 2012. 200 p.
- DAMATTA, Roberto. *A casa & a rua*. 1. ed. Rio de Janeiro: Rocco, 1997. 164 p.
- FISCHER, Gustave-Nicolas. *Psicologia social do ambiente*. 1. ed. Instituto Piaget, 1994. 216 p.

- GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. 1 ed. São Paulo: Perspectiva, 2013. 280 p.
- GEHL, Jan.; KAEFER, Lotte Johansen; REIGSTAD, Solvejg. Encontros imediatos com prédios. In: KARSENBERG, H. et al. *A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015. 340 p. <Disponível em: <http://www.thecityateyelevel.com>>
- GLASER, Meredith; HOFF, Mattijs van't. Pensadores icônicos. In: KARSENBERG, H. et al. *A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015. 340 p. <Disponível em: <http://www.thecityateyelevel.com>>
- HEATHCOTE, Edwin. *A linguagem oculta das ruas*. 2015. Online. <Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/ilustrissima/2015/03/1603048-a-linguagem-oculta-das-ruas.shtml>>
- HOLANDA, Frederico de. *Arquitetura como estruturação social*. In: FARRET, GONZALES, HOLANDA & KOHLSDORF. *O espaço da cidade*. São Paulo: Projeto, 1985.
- HUET, Bernard. Espaços públicos, espaços residuais. In: ALMEIDA, M. A. R. (org). *Os centros das metrópoles*. São Paulo: Editora Terceiro Nome. 2001, pp.147-151.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. 2ª Ed. São Paulo: Martins Fontes, 2009.
- JOHNSON, Steven. *Emergência: a vida integrada de formigas, cérebros, cidades e softwares*. 1. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2003. 232 p.
- KARSENBERG, Hans. et al. *A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015. 340 p. <Disponível em: <http://www.thecityateyelevel.com>>
- KARSENBERG, Hans; LAVEN, Jeroen. A cidade ao nível dos olhos: estratégia dos plinths. In: KARSENBERG, H. et al. *A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015. 340 p. <Disponível em: <http://www.thecityateyelevel.com>>
- LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2011. 146 p.
- LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: UFMG, 1999. 184 p.
- ORLANDI, Eni Puccinelli. *A casa e a rua: uma relação política e social*. Educação & Realidade, Porto Alegre, v. 36, n. 3, p. 693-703, set./dez. 2011. <Disponível em: <http://seer.ufrgs.br/educacaoerealidade/article/view/18491>>
- ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. 1 ed. Brasiliense, 1995. 88 p.
- SANTOS, Carlos Nelson Ferreira. *A cidade como um jogo de cartas*. Niterói: Universidade Federal Fluminense. EDUFF; São Paulo: Projeto, 1988.
- SENNET, Richard. *Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental*. 4 ed. Rio de Janeiro: BestBolso, 2016.

SENNET, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

TUAN, Yi-Fu. *Espaço e lugar: a perspectiva da experiência*. São Paulo: DIFEL, 1983. 250 p.

WERF, Jouke van der; ZWEERINK, Kim; TEEFFELEN, Jan van. História da cidade, rua e andar térreo. In: KARSSENBERG, H. et al. *A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015. 340 p. <Disponível em: <http://www.thecityateyelevel.com>>.