



REFLEXÕES SOBRE O ESPAÇO DAS CIDADES: organizando uma base teórica para proposta de reestruturação urbana pautada no espaço público

Autores:

Ana Lúcia Pinto do Nascimento Alvaro - UFS - analuciapn@yahoo.com.br

Resumo:

Numa observação das características mais marcantes das cidades contemporâneas não é difícil destacar a predominância dos fenômenos da fragmentação e segregação socioespacial, além de uma profunda desigualdade entre camadas sociais e o próprio espaço. Tal situação vem se construindo há muito tempo e é devedora de um processo complexo de urbanização que se submete, cada vez mais, aos interesses do mercado e do capital, deixando de lado traços constituintes do espaço urbano que, historicamente, são os responsáveis pela dinamização da vida social urbana. Finalmente, a cidade atual segue perdendo cada vez mais em diversidade, convivência e vitalidade. Percebe-se, assim, a emergência de buscar-se uma forma diferente de planejar e fazer cidades, permitindo-se ir além do convencional acerca de centralidades, mobilidade e espaço público, e ousar dar respostas diferentes pautadas numa nova concepção. Dessa maneira, o objetivo de estabelecer parâmetros para a organização de uma proposta de reestruturação urbana no trabalho de conclusão de curso de Arquitetura e Urbanismo, conduziu-nos a explorar os conceitos que envolvem estas três realidades do espaço urbano. Este texto, apresenta, portanto, as reflexões realizadas a partir desta base teórica, compondo um pano de fundo que lance luz a possibilidades de mudança da lógica atual de desenvolvimento da cidade. A intenção é instrumentalizar-se de mecanismos que promovam um ambiente urbano menos excludente, que tenha condições de garantir a todas as pessoas o exercício de direitos cidadãos e democráticos.

REFLEXÕES SOBRE O ESPAÇO DAS CIDADES:

organizando uma base teórica para proposta de reestruturação urbana pautada no espaço público

Numa observação das características mais marcantes das cidades contemporâneas não é difícil destacar a predominância dos fenômenos da fragmentação e segregação socioespacial, além de uma profunda desigualdade entre camadas sociais e o próprio espaço. Tal situação vem se construindo há muito tempo e é devedora de um processo complexo de urbanização que se submete, cada vez mais, aos interesses do mercado e do capital, deixando de lado traços constituintes do espaço urbano que, historicamente, são os responsáveis pela dinamização da vida social urbana. Finalmente, a cidade atual segue perdendo cada vez mais em diversidade, convivência e vitalidade.

Percebe-se, assim, a emergência de buscar-se uma forma diferente de planejar e fazer cidades, permitindo-se ir além do convencional acerca de centralidades, mobilidade e espaço público, e ousar dar respostas diferentes pautadas numa nova concepção. Dessa maneira, o objetivo de estabelecer parâmetros para a organização de uma proposta de reestruturação urbana no trabalho de conclusão de curso de Arquitetura e Urbanismo, conduziu-nos a explorar os conceitos que envolvem estas três realidades do espaço urbano. Este texto, apresenta, portanto, as reflexões realizadas a partir desta base teórica, compondo um pano de fundo que lance luz a possibilidades de mudança da lógica atual de desenvolvimento da cidade. A intenção é instrumentalizar-se de mecanismos que promovam um ambiente urbano menos excludente, que tenha condições de garantir a todas as pessoas o exercício de direitos cidadãos e democráticos.

O PAPEL DAS CENTRALIDADES NA VIDA URBANA

O crescimento da cidade contemporânea, marcado pelo espraiamento e pela fragmentação, propiciou o surgimento cada vez mais intenso de espaços que reúnem particularidades próprias de centros. A associação de atributos espaciais das áreas centrais numa nova localização urbana garante a estes espaços um valor diferencial e, por isso, são chamados de centralidade como forma de diferenciação do outro centro, principal ou histórico. Assim, levando em conta o volume do crescimento das cidades nas últimas décadas, não seria errado chamá-los de centralidades, já que as aglomerações urbanas têm se tornado cada vez mais multicêntricas.

Pode-se dizer que o entendimento de centro e destas centralidades se pauta pelos mesmos parâmetros espaciais capazes de estabelecer as particularidades do tecido urbano.

Áreas como estas carregam, em especial, a qualidade de proporcionar a produção e o consumo, atraindo para si o deslocamento tanto de pessoas quanto de produtos. Seu diferencial deve-se, portanto, a sua localização urbana. Estas duas ideias, deslocamentos e localização, são utilizadas por Flávio Villaça (2001) para caracterizar a problemática intraurbana e o seu poder estruturador do espaço, a começar pelo próprio centro urbano. De acordo com seu pensamento, as localizações são diferenciadas justamente porque envolvem deslocamentos e possuem como atributos uma rede de infraestrutura e a possibilidade de promover o transporte de produtos de um ponto a outro, o deslocamento de pessoas e o de comunicação.

Ainda segundo o autor, neste conjunto de atributos é a interação localização-deslocamento que se revela como evento gerador do centro da aglomeração. A partir dela surge outro atributo na mesma medida de importância, a acessibilidade: “as condições de deslocamento do ser humano, associadas a um ponto do território urbano, predominarão sobre a disponibilidade de infraestruturas desse mesmo ponto. A acessibilidade é a mais vital na produção de localizações do que a disponibilidade de infraestrutura”. (VILLAÇA, 2001, p.23)

Ao estabelecer a primazia da acessibilidade sobre a infraestrutura – entendida como vias de esgoto, de redes de água, de pavimentação e de energia –, Villaça (2001) despreza o mérito que esta última tem ao possuir o poder de influenciar a implantação de usos do solo, que por sua vez, estimular diretamente os deslocamentos e distinguem as localizações. Parece, muito mais, haver complementaridade entre todos estes elementos, do que uma classificação de grandeza. As vias de mão e contramão entre localizações, deslocamentos, acessibilidade e infraestrutura criam uma dinâmica social que produz, por fim, os centros e as centralidades.

Tal dinâmica, fruto de processos simultâneos e articulados, pode ser observada: nos interesses de valorização fundiária e imobiliária de novas áreas, seja para atribuição de uso do solo urbano em territórios que ainda não são funcionalmente urbanizados, seja para atribuição de novo usos do solo mais modernos e valorizados em áreas já incorporadas ao tecido urbano; na concentração econômica de comércio e serviços em grandes equipamentos como forma de exigência das novas localizações residenciais e que produzem novos fluxos na cidade; e também nas transformações da política locacional industrial que tende à diminuição da implantação de grandes plantas industriais em eixos de circulação – geralmente nas periferias – e da área destinada à produção e acentuação da criação de novas localizações (SPOSITO, 1998). Estas interações associam-se ao fenômeno de expansão das cidades e marcam, na maioria das vezes, um determinado tipo de modelo de crescimento que se baseia numa lógica de urbanização capitalista, refletindo por fim em uma sociedade que exclui socioespacialmente.

Em todos os momentos o atributo da localização adquire um papel primordial, influenciando na valorização fundiária e imobiliária, na concentração econômica e na implantação da função industrial. Em cada processo a sua identificação é determinante para produzir a estrutura urbana, configurando, por fim, morfologicamente cada área da cidade de acordo com as particularidades de cada uma dessas dinâmicas. Sendo assim, as lógicas locacionais e

as mudanças de natureza econômica produzem uma dinâmica de estruturação¹ que se expressa através de diferentes formas de expansão e periferação do tecido urbano, como afirma Maria Encarnação Beltrão Sposito (1998). Ou seja, o movimento de estruturação possui um caráter social que, associado a uma noção capitalista de produção e de consumo da cidade, permanece subordinado às leis de mercado e resulta em zoneamentos nos quais predomina um uso do solo e em uma divisão social do espaço, marcada pela “distribuição socioeconômica da ‘função’ residencial” (SPOSITO, ca. 2008, p.2).

Dessa forma, tal movimento, da mesma forma que a interação localização-deslocamento de Villaça, está ligado diretamente à concepção de centro da aglomeração, espaços nos quais a autora enxerga um papel de concentricidade, de modo que são “para diferentes setores da cidade e para diferentes escalas de atuação/atração, uma área (sic) de interesse e convergência” (SPOSITO, ca. 2008, p.2). A definição que ela propõe para o centro agrega também sua nova expressão pautada pelas centralidades. Logo, este lugar particular é consequência do processo de crescimento das cidades que gera uma determinada especialização das funções e uma concentração marcada pela circulação e pelo consumo. Sendo assim:

No interior da cidade, o centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde a cidade se originou, ele é antes de tudo ponto de convergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas (sic) atividades, e em contrapartida é o ponto de onde todos se deslocam, para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior ou fora dela. Assim, o centro pode ser qualificado como integrador e dispersor ao mesmo tempo. (SPOSITO, ca. 2008, p.2).

Neste ponto, voltamos à importância do atributo da acessibilidade, já que sendo o centro um lugar de concentração e circulação, no qual se organizam múltiplos papéis, sua localização se torna a área com melhor desempenho neste quesito.

Assim, a medida que o centro urbano possui a potencialidade de concentrar distintas atividades, ele pode tornar-se polo de atração de pessoas de diferentes níveis sociais, gerando, conseqüentemente, uma divisão social do espaço (SPOSITO, ca. 2008). Ou seja, as diferenças entre atividades e pessoas espacializam-se, materializando-se no desenho urbano, na infraestrutura e estrutura urbanas, nas possibilidades de conforto e na qualidade material da área central, terminando, por fim, a tipificar o próprio centro.

¹ Sposito introduz o uso da expressão estruturação urbana para dar ênfase ao reconhecimento de que as cidades são (des) organizadas por meio de um processo social, cujo resultado manifesta-se por um arranjo dos diferentes usos do solo, o que configura uma determinada estrutura urbana. Nesse sentido, estruturação remete à dinâmica social que envolve o processo e estrutura remete à composição morfológica do uso do solo que deriva da localização das atividades econômicas e das funções residencial e de lazer. Cf.: SPOSITO, ca. 2008. Seguiremos estes entendimentos quando utilizarmos ambos os termos.

O CENTRO E AS CENTRALIDADES DA CIDADE SEM CORAÇÃO

Na cidade contemporânea a coordenação, que se faz em torno desta localização, termina por promover uma estruturação urbana que reflete e aprofunda a desigualdade da capacidade econômica dos diferentes grupos sociais e das atividades ao estabelecer uma determinada concentração, a qual passa a regular as vantagens da proximidade e da acessibilidade ao centro urbano (BARRETO, 2010). Para este autor, um dos papéis das centralidades é estruturar a forma urbana em função de aspectos de materialidade, espacialidade e sociais. Segundo ele: “a condição de centralidade resulta não só da funcionalidade que marca um espaço concreto da cidade, mas também da imagem, do bem-estar e do prazer visual, sustentada na qualidade da arquitectura, do espaço público e da paisagem”. (BARRETO, 2010, p.38).

Com a afirmação acima, Barreto acrescenta mais um elemento à caracterização das áreas centrais que é a qualidade urbanística, a qual dá expressão e singularidade à cidade a partir do poder simbólico de centro que se associa à sua condição de urbanidade, manifestada então pela densidade e pela variedade presente nestas localizações. E continua, “as áreas centrais das cidades, enquanto referente simbólico da urbanidade, constituem-se como factor de coesão e de integração das comunidades, dos grupos e dos espaços, estabelecendo uma relação espacialmente hierarquizada com diferentes “territórios” do urbano – sejam económicos, políticos, culturais ou sociais”. (BARRETO, 2010, p.39)

Como resultado de um processo complexo de expansão das aglomerações urbanas, as centralidades terminam por configurar um fenómeno que expõe a crise do centro tradicional, por um lado, e o aprofundamento da segregação socioespacial, por outro. O desenvolvimento da estruturação urbana parte de questões sociais que vinculadas a um modelo de crescimento capitalista tendem a refletir morfologicamente características de especificação, seleção e diferenciação que corroboram com o perfil de exclusão das cidades. Isto porque, o fruto do processo social que torna uma localização um centro é influenciado e influencia, diretamente, as condições de acessibilidade e de controle dos deslocamentos (VILLAÇA, 2001).

É a capacidade de domínio sobre estes atributos (acessibilidade e deslocamentos) em relação a uma determinada localização, que termina por diferenciar os homens e o próprio espaço. Para Villaça (2001), desde a Revolução Industrial os mecanismos que regulam o afastamento e a aproximação dentro de uma aglomeração urbana são pautados pelo mercado, o que termina por gerar deslocamentos espaciais regulares socialmente determinados e disputas por localizações em função do tempo e energia gastos nestes deslocamentos. Assim, o surgimento de áreas centrais ocorre de modo a otimizar estes movimentos e, portanto, envolve questões em torno de si que são transformadas em poder e possibilidade, acesso e acessibilidade, direito e cidadania, cidade e urbanidade, nas quais umas são disponíveis a uns e a outros não.

Esta concorrência por tais atributos em torno de uma determinada localização, provoca ainda um aumento de importância do valor de uso do centro, assim como dos pontos a ele mais acessíveis, aprofundando ainda mais as diferenciações de condições entre as

distintas camadas sociais (VILLAÇA, 2001). Nesse ponto, o pensamento de Villaça (2001) aproxima-se do de Barreto (2010) ao apontar que esse valor material das áreas centrais é também fonte do seu valor simbólico devido à importância comunitária e social que estas localizações adquirem e determina, por fim, quatro elementos importantes às áreas centrais: tempo de deslocamento, acessibilidade, valor de uso e valor simbólico.

Assim, como espaços de interesse urbano, econômico, social e político das cidades contemporâneas, o estado material de infraestrutura, desenho, organização e diversidade do centro e das centralidades refletem – através da sua estrutura urbana – em contraposição às demais localizações, a lógica de desenvolvimento e crescimento das aglomerações humanas. Em sociedades organizadas em classes sociais que possuem distinções de renda e de poder político e fazem uso de meios de transporte diferentes, o espaço urbano produzido é diferenciado. Desse modo, à medida que as classes sociais não possuem iguais condições de acessibilidade, as áreas centrais não apenas minimizam os deslocamentos como se tornam objeto de disputa entre classes (VILLAÇA, 2001). Como afirma Villaça, “o desenvolvimento do centro, bem como o do “não-centro”, ou seja, de todas as localizações da comunidade, continua a ser fruto de uma disputa, na qual entram interesses contraditórios intra e interclasses” (2001, p.243).

Toda esta construção expõe o tipo de cidade que vem sendo produzido e reproduzido ao longo da história desde o desenvolvimento do capitalismo, e por ser um produto profundamente humano, reflete o perfil excludente que a própria sociedade constrói para si, amparada por anseios individualizados e de maximização de lucros e proveitos num jogo no qual tende a ganhar sempre, quem mais tem. Dessa maneira, o processo de urbanização pode ser visto como um meio pelo o qual o capitalismo transforma os homens e monetariza os benefícios urbanos que deveriam estar ao alcance de todos, não apenas de alguns (HARVEY, 2014). Assim é que

“[...] a questão do tipo de cidade que queremos não pode ser separada da questão do tipo de pessoas que queremos ser, que tipos de relações sociais buscamos, que relações com a natureza nos satisfazem mais, que estilo de vida desejamos levar, quais são nossos valores estéticos” (HARVEY, 2014, p.28).

David Harvey percebe nos componentes construtores desse tipo de urbanização os parâmetros formadores de um determinado estilo de viver que disponibiliza aquilo que chamamos de qualidade de vida, em forma de mercadoria mais facilmente acessível a quem detém maior capacidade financeira. Quando observamos um pouco mais atentamente nossas próprias cidades, percebemos os efeitos físicos dessa dinâmica, expressa em cada lugar de espaços divididos, fragmentados, conflituosos, especificados e excludentes.

“Os resultados dessa crescente polarização na distribuição de riqueza e poder estão indelevelmente inscritos nas formas espaciais de nossas cidades, que cada vez mais se transformam em cidades de fragmentos fortificados, de comunidades muradas e de espaços públicos mantidos sob vigilância constante” (HARVEY, 2014, p.48).

José W. C. Vilar (ca.2008) ao analisar, em Aracaju, como se deu a expansão da área de consumo sobre o tecido urbano, concluiu que o processo histórico de crescimento da cidade confundiu-se com a construção de espaços socialmente diferenciados. O autor estabelece uma relação entre objetos geográficos (mangue, mar, rio, morro) e os conteúdos sociais (pobreza, população de maior poder aquisitivo, infraestrutura urbana adequada) neles estabelecidos, chegando à conclusão de que as diferenças sociais foram materializadas geograficamente (VILAR, ca.2008, 2002). Assim, de norte a sul, Vilar estabelece como as diferenciações paisagísticas, urbanísticas e socioeconômicas se estabelecem na estrutura aracajuana e demonstra como os espaços com baixo nível de concentração técnica, com infraestrutura urbana deficiente, com maiores dimensões e baixa regularidade na ocupação são aqueles onde se concentra a população com menor poder aquisitivo, desempregada ou subempregada. Não por acaso, a maioria destas áreas são as que possuem uma acessibilidade mais difícil às áreas centrais.

Este resultado é passível de ser medido tanto no centro tradicional, histórico, onde se diferenciam espaços informais nas zonas próximas aos mercados centrais – que apresentam tecido urbano irregular e a uniformidade de construções verticalizadas – e espaços modernos – de planificação regular com edificações verticalizadas (VILAR, ca.2008). Da mesma maneira, o surgimento de novas centralidades reforça tal processo, a partir de uma vinculação direta com os espaços da elite, sendo desenhado por “uma série de novos objetos geográficos, sobretudo terciários, e grandes melhorias urbanísticas” (VILAR, ca.2008, p.11).

Retomando o pensamento de Harvey (2014), essa fragmentação e divisão geradas pelo modelo de urbanização da cidade contemporânea prejudica de forma crucial os ideais de identidade urbana e de cidadania, evitando, em última análise, a realização de seu papel como corpo político coletivo. Para o autor, até mesmo os projetos de reestruturação urbana têm sido, desde Haussmann, um meio de “destruição criativa” que constrói um novo mundo urbano sobre os escombros do antigo. Desse modo, ele afirma,

“podemos concluir que a urbanização desempenhou um papel crucial na absorção de excedentes de capital, e que o tem feito em escala geográfica cada vez maior, mas ao preço de processos florescentes de destruição criativa que implicam a desapropriação das massas urbanas de todo e qualquer direito à cidade” (HARVEY, 2014, p.59).

Harvey coloca, pois, uma questão frente às propostas de reestruturação que buscam transformar as cidades: “Haverá uma alternativa urbana?” (2014, p.49). A resposta que encontra consiste numa união de movimentos em prol da reivindicação do direito à cidade, o que reside na simples demanda de reclamar o poder configurador, que é coletivo em essência, sobre a urbanização, restabelecendo assim, seu caráter democrático. Essa discussão retorna ao tema do centro e das centralidades, pois como espaços chave na estruturação urbana articulam atributos de urbanidade e de direito à cidade entre diferentes localizações. E por isso, atrevemo-nos a pensar que existam possibilidades de reestruturação que não se baseiem e intentem minimizar a chamada “destruição criativa”, buscando uma interligação saudável e mais justa entre o urbano e o social.

Miguel Mayorga e Maria Pia Fontana (2013) propuseram estudar a ênfase da relação centro x centralidade x infraestrutura de quatro diferentes casos de centralidade, buscando identificar soluções projetuais que tivessem favorecido ou não as lógicas de interação, borda e aderência entre os espaços de mobilidade e o espaço urbano. Assim, tomando urbanidade² e centralidade como conceitos complementares e interdependentes, a crise do centro tradicional reflete a falta de urbanidade das cidades. Logo, a qualidade do centro apoia-se na superposição e coexistência de atividades variadas e na mistura de usos, onde o comércio desenvolve papel aglutinador e ao qual se agrega presença institucional, administrativa e simbólica de poder, além de equipamentos de cultura, educativos e de ócio atuando como focos de atração do espaço urbano. Subentende-se daí uma intrínseca relação do centro com a infraestrutura que se manifesta estruturalmente na cidade, tanto na forma quanto na sua organização funcional (MAYORGA, FONTANA, 2013).

Agora, a questão que se perguntam estes autores é outra: qual as condições que garantem a qualidade da relação entre centralidade e infraestrutura em termos de habitar e urbanidade? Para eles, a resposta apresenta-se por dois lados, um social e outro urbano. Quanto ao primeiro, o argumento seria a promoção do direito à centralidade, induzindo mudanças nas práticas sociais e nas formas urbanas com a criação de áreas centrais lúdicas, ou seja, promover apropriação do lugar em vez de dominação. Já quanto ao segundo, seria articular elementos urbanos a partir de projetos de centralidade que se proponham em termos de relação e integração entre o espaço de mobilidade e o de permanência, mediante operações de reabilitar, reestruturar e recompor o existente. Nesse sentido, promover a apropriação e a integração seriam meios de qualificar o grau de urbanidade dos espaços de centralidade (MAYORGA, FONTANA, 2013).

PODER IR E VIR E A IMPORTÂNCIA DA MOBILIDADE URBANA

Nos dias atuais, é necessário que a busca por uma alternativa urbana, que transforme as cidades e possibilite garantir a qualidade entre as centralidades e a infraestrutura, perpassa pela discussão acerca de mobilidade urbana, a fim de que os atributos de acessibilidade e deslocamentos sejam analisados de modo inerente ao processo de estruturação das cidades. Esta condição de poder ir e vir está além da capacidade material de cada cidadão de se locomover e ter acesso às mais diferentes atividades oferecidas pelo ambiente urbano, ela agrega também um potencial de inclusão social³ e desenvolvimento. Diante de sistemas de mobilidades deficientes, as cidades aprofundam cada vez mais as desigualdades, marginalizando pessoas e lugares de maneira física e socialmente (AFFONSO et al., 2015).

² Urbanidade é aqui entendida como conceito relativo às boas maneiras ou condições de qualidade do espaço urbano percebida pelo cidadão. (MAYORGA, FONTANA, 2013, p.3)

³ No caderno Mobilidade, Inclusão e Direito à Cidade: novas conquistas distribuídas no curso Mobilidade Urbana Sustentável e Inclusão Social, realizado pelo Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Sergipe (CAU/SE), o Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte (MDT) define inclusão social como “[...] a capacidade de a pessoa participar adequadamente da sociedade em aspectos como educação, emprego, acesso aos serviços públicos e atividades sociais e recreativas [...]”. Cf.: AFFONSO, Nazareno S. N. S. et al, 2015.

No Brasil, a luta pela democratização gerou as bases para a organização de uma política urbana, a qual se tornou objeto das regulamentações como o Estatuto da Cidade (EC - Lei n. 10.257/01) e a Política Nacional da Mobilidade Urbana (PNMU - Lei n. 12.587/12) que, ao fim, tornaram obrigatório aos municípios com mais de 20 mil habitantes instituir Plano Diretor e Plano de Mobilidade Urbana integrados. No entanto, em 2016, a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB)⁴ divulgava o resultado de um levantamento que apontava que dos 3.341 municípios brasileiros, mais o Distrito Federal, apenas 195 declaravam possuir Plano de Mobilidade Urbana elaborado. Por um lado, esta realidade demonstra o quanto nos encontramos distantes de estabelecer mudanças significativas nos parâmetros da urbanização brasileira, e por outro lado, recorda-nos que para isso já possuímos os instrumentos legais para elaborar políticas e estabelecer gestões que se comprometam com todos os cidadãos e não apenas com os interesses privados de uma parte da sociedade.

Inserido numa lógica abrangente, o pensamento de Harvey (2014) enxerga a mobilidade na perspectiva de organização de movimentos em prol do direito à cidade, através do qual seja garantido ir, vir e circular livremente por meio de diferentes meios de transporte; usar e se apropriar do espaço público; e acessar serviços e equipamentos. Por isso, “sua gestão pode e deve ser compartilhada, participativa e democrática, integrada às demais políticas de desenvolvimento urbano” (AFFONSO et al., 2015, p.16).

Percebe-se, assim, o quanto o assunto dos deslocamentos são parte intrínseca da estruturação e da lógica urbanas, não só pela variedade de modos de locomoção e de número de pessoas transportadas de acordo com o tipo de veículo, mas também porque seus sistemas organizativos afetam diretamente como essas pessoas interagem com o ambiente urbano. Assim, o planejamento do sistema de circulação de uma cidade deve considerar características de apropriação coletiva ou individual e estrutura espacial de regras coletivas, as quais mediam a necessidade de se deslocar dos mais variados tipos de pessoas entre diferentes áreas e localizações⁵ (VASCONCELLOS, 2012).

Além desta diferenciação de condições que devem ser tomadas como parâmetros para o planejamento do sistema, o autor levanta a discussão para a importância da percepção dos papéis desempenhados pelos envolvidos nos deslocamentos. De acordo com ele, a dinâmica do trânsito inclui uma variedade de papéis sempre mutáveis que se estendem para além do reconhecimento do motorista e do pedestre e que devem ser considerados pela sua relação com “o uso do transporte mecanizado e a relação ativa ou passiva com relação à circulação” (VASCONCELLOS, 2012, p.36).

Os papéis ativos e passivos incorrem no movimento e necessidade de consumir o espaço de circulação (ativo) e na imobilidade de quem é afetado por aquele que consome o espaço (passivo). Essas atuações modificam-se à medida que se consideram características

⁴ MINISTÉRIO DAS CIDADES. 2016. Disponível em: < <http://www.cidades.gov.br/component/content/article?id=4398>>. Acesso em: 03 nov. 2018.

⁵ Quanto à apropriação, Vasconcellos diferencia transporte público de transporte individual, denotando para o primeiro uma socialização tanto da infraestrutura (vias), quanto do meio de transporte (veículos) e para o segundo a mesma socialização da infraestrutura, mas a privatização do meio. Já quanto à estrutura de circulação, caracteriza velocidades, dimensões e desempenhos diversos para pessoas e veículos, de modo que as formas e as taxas diferentes de consumo de espaço e de tempo levam a análises de equidade. Cf.: VASCONCELLOS, 2012, p.35.

como idade, sexo, cultura, além de capacidades físicas e mentais, tornando ainda mais dinâmicos os padrões de deslocamentos da realidade urbana (VASCONCELLOS, 2012). Esta definição dos papéis desempenhados em torno da mobilidade urbana depende da relação locomoção x atividade, na qual mais uma vez se expressam os atributos de acessibilidade e deslocamentos. De acordo com Vasconcellos, “a troca de papel e de necessidade leva o usuário a fazer demandas diferentes. Na medida em que se desloca pelo espaço, ele requer condições diversas referentes à fluidez, macro e microacessibilidade⁶, segurança, conforto e qualidade ambiental” (2012. p. 42-43).

Segundo o autor, o sistema de circulação à medida que deve atender a esta diversidade de papéis, carrega a necessidade de possuir critérios de equidade na sua organização, uma vez que a totalidade de demandas são, por sua natureza, conflitantes. Tal situação torna o espaço da cidade palco de disputa em torno da garantia de atendimento de cada necessidade e interesse, o resultado são cidades cujo ambiente de circulação é marcado fisicamente por aqueles que possuem maior influência e poder sobre as políticas de mobilidade. Nenhum papel chega a ser totalmente proibido ou totalmente limitado no espaço urbano, mas prevalece a necessidade dos mais fortes (VASCONCELLOS, 2012). Diante desta realidade desigual, Vasconcellos traz à tona a responsabilidade que o papel do planejador tem em reconhecer que a mobilidade da cidade não se atém apenas a um problema físico-geográfico, mas também expressa um conteúdo político e social:

O planejamento organiza a divisão do espaço e a mediação dos conflitos através da comunicação física e simbólica (sinais), que, se supõe, ser respeitada pelas pessoas. No entanto, a engenharia de tráfego tradicional trabalha apenas com as características físicas. É preciso ampliar a visão sobre o problema e pensar no conteúdo político dos conflitos. Sob quais condições as pessoas negociam o espaço? (VASCONCELLOS, 2012, p.45)

Logo, o planejamento da mobilidade torna-se tão ou mais político do que as técnicas de intervenção de um planejamento urbano, devendo considerar objetivos que abarquem de modo mais abrangente as condições de tráfego. Assim, além da fluidez e da segurança, é preciso atentar para a acessibilidade (macro e micro), o nível de serviço, o custo do transporte e a qualidade ambiental (VASCONCELLOS, 2012).

ESPAÇO PÚBLICO: SUA POTENCIALIDADE E URGÊNCIA COMO INSTRUMENTO URBANÍSTICO

No que diz respeito aos planejamentos de projetos urbanísticos, o desafio de consolidar-se o direito à cidade está vinculado ao modo como concebem-se os espaços públicos do tecido urbano. Em paralelo com os pensamentos de Harvey (2014), Affonso et al. (2015) e Vasconcellos (2012), diante da necessidade de transformação dos atributos urbanos

⁶ Para Vasconcellos a acessibilidade está dividida num âmbito macro e num âmbito micro. Assim, de forma macro ela é “medida pela quantidade e/ou diversidade de destinos que a pessoa consegue alcançar, por certa forma de transporte, em determinado tempo”; enquanto de forma micro, ela “mede o que acontece quando a pessoa chega perto do destino desejado, sem ainda ter chegado a ele” (2012, p.42).

para que todas as pessoas possam, efetivamente, possuir o direito à cidade, torna-se imprescindível que uma concepção democrática se faça presente. Nesse sentido, a atuação profissional de arquitetos e urbanistas requer um comprometimento em assumir tanto um papel ativo na melhoria da sociedade, reconhecendo que estas disciplinas carregam em si forte ligação com o que é político, quanto a ação – particularmente a ação social – como objetivo e princípio (MONTANER, 2017). Tais atitudes caminham lado a lado com o entendimento de César Henriques Matos e Silva (2014) de que a cidade – por construção pública de forma material, simbólica e cultural que é – se associa à noção de política devido à relação intrínseca que ambas possuem com a vida coletiva. Para o autor, a cidade é “fundamentalmente pública – um projeto coletivo –, ou seja: só enquanto coletividade a cidade tem existência como tal. Ela não se resume a uma simples aglomeração de pessoas, mas pertence e é comum a todos, transcendendo a vida de cada indivíduo isoladamente” (2014, p.22-23).

O modo como se concebe o espaço público perpassa pela existência de uma correspondência direta entre ele e a cidade, aproximando-se da maneira como Jordi Borja (2003, 2012) têm levantado em seus estudos⁷. Ou seja, sendo um lugar de uso coletivo, o espaço público tem a capacidade de expressar a democracia não apenas numa dimensão territorial, mas também nas condições materiais e de desenho urbano, as quais influenciam, diretamente, a ideia que se deseja perpetuar de cidade. Assim, este autor corrobora a opinião de que “la ciudad es ante todo el espacio público, el espacio público es la ciudad” (BORJA, 2012, p.1).

A compreensão mais inicial de espaço público pode ser tomada como aqueles que se situam entre os edifícios e se separam dos demais por estarem contidos dentro da esfera pública, em oposição clara ao que é privado. É possível perceber que este princípio geral carrega em si dois âmbitos de entendimento, um jurídico – que se atrela a uma personalidade pública ou privada –, e um espacial – que se atrela a questões de uso, forma e função. Jordi Borja e Zaida Muxí (2000), por outro lado, enxergam-no como um espaço multifuncional e agregam a eles o âmbito da cidadania; logo não basta que cumpram uma condição de ser o que resta na divisão entre rua e edifício, nem que estejam vazios, sem usos, ou, por outro lado, que sejam especializados em determinada função, sendo assim considerados apenas como espaços públicos potenciais⁸. É preciso que eles carreguem a condição urbana da cidadania e exerçam suas potencialidades para serem espaços públicos cidadãos. Assim, se o espaço público é a cidade, e vice-versa, “las relaciones entre los habitantes y entre el poder y

⁷ Acrescenta-se a eles o livro escrito com Zaida Muxí: *El Espacio Público, Ciudad y Ciudadanía*, de 2000, disponível online. Cf.: BORJA; MUXÍ, 2000.

⁸ Outros autores tendem a considerar cada uma dessas condições como um conceito específico. Por exemplo, Evy Hannes, no texto *Espaços abertos e espaços livres: um estudo de tipologias*, considera espaço livre um elemento diferente de espaço público, reduzindo este ao que é de uso comum e de propriedade pública. Percebe-se, por meio das definições que reserva a tais conceitos, que a não consideração de uma condição sociopolítica dos espaços urbanos conduziu a tal distinção de elementos. Cf.: HANNES, Yves. *Espaços abertos e Espaços Livres: um estudo de tipologias*. Paisagem e Ambiente: Ensaios. São Paulo, n. 37, 2016. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/paam/article/view/100413/115688>>. Acesso em: 12 fev. 2018.

la ciudadanía se materializan, se expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano, en los monumentos” (BORJA; MUXÍ, 2000, p.8).

Ao se considerar o âmbito espacial, observando a materialidade dos espaços públicos, a compreensão destes estende-se às ruas – com todos os elementos a elas relacionados como calçada, leito carroçável, ciclovia, canteiros –, aos parques, às praças, aos edifícios públicos, a qualquer espaço livre de uma formalidade de uso. O âmbito jurídico amplia consideravelmente sua compreensão ao enxergá-lo como produto do uso social, agregando, assim, espaços de propriedade pública, mesmo que sejam inacessíveis, e aqueles que mesmo não sendo juridicamente públicos são de uso coletivo. Por meio deste entendimento, passa-se a considerar como espaço público áreas comerciais que reproduzem ruas e praças, estacionamentos e hospitais por serem equipamentos multifuncionais, além de equipamentos universitários e culturais que podem ser articuladores de áreas urbanas (BORJA, 2003).

De um modo ou de outro, percebe-se que o espaço público apresenta funções básicas de dar forma ao conjunto da cidade, garantindo trajetos e elementos de continuidade entre as áreas urbanas, além de ordenar as relações entre os edifícios, equipamentos, monumentos, vias, espaços de transição e espaços abertos em cada área da cidade. Depreende-se que ele é, por fim, relacional, ordenador, e vem daí o potencial de sua funcionalidade urbanística, a qual extrapola sua condição espacial (BORJA, 2003).

Nesse sentido, os desafios que atualmente são postos ao espaço público constituem também sua oportunidade frente às possibilidades de construir uma lógica de cidade que, mesmo partindo da fragmentação e exclusão, possa contribuir para reduzi-las. Como afirma Borja: “el espacio público es un desafío global a la política urbana: un reto urbanístico, político e sociocultural referido a toda la ciudad” (2003, p.176). Assim, frente ao desafio urbanístico sobressaem-se suas características de ser elemento ordenador em qualquer escala de projeto urbano e sua capacidade de organizar um território, sendo capaz de assumir uma diversidade de uso, função e evolução ao ser capaz de criar novos lugares. Destaca-se, assim, como espaço da continuidade e da diferenciação, um ordenador do bairro, articulador da cidade e estruturador da região urbana. Desse modo, a depender do modo como é concebido pode tornar-se mecanismo de redistribuição e integração social (BORJA, 2003).

Já o desafio político impõe que o espaço público realize sua dupla capacidade de permitir a todos a participação e mobilização políticas e, ao mesmo tempo, legitimar o que Borja (2003) chama de momentos comunitários fortes, sejam eles de legitimação ou de confronto, de manifestações cidadãs ou sociais. Desse modo, sendo o espaço público o espaço da representação coletiva, todas suas formas de âmbito jurídico ou espacial devem colaborar para o encontro e o intercâmbio do cotidiano urbano e permitir que a cidadania seja uma realidade diária. A concepção que gera seu desenho urbano tem aqui importante papel, uma vez que expressa nos espaços de transição, nas praças, avenidas e nas áreas centrais o quanto numa cidade há espaço para a expressão democrática e cidadã.

Quanto ao desafio sociocultural, o espaço público deve responder com sua capacidade de dar sentido, tornando-se referência urbanística, lugar de manifestação da história e da vontade do poder, além de símbolo da identidade coletiva. Tais características reivindicam a

necessidade de que os espaços públicos possuam qualidade material, de desenho e projetual que objetivem cumprir uma função que integre a sociedade como um todo e os agrupamentos sociais. Esta capacidade pode ser vista como um dos melhores indicadores dos valores e qualidade urbanos, pois se ajusta a uma noção de gestão democrática do espaço público que favoreça a integração e agregue qualidade à paisagem urbana em todas as áreas da cidade (BORJA; MUXÍ, 2000).

Em todas as oportunidades que o espaço público oferece frente aos desafios urbanos, sobressai a necessidade de que ele seja pensado, quer em seu planejamento quer em sua gestão, a partir de uma concepção democrática. Nisto consiste sua potencialidade de instrumento urbanístico para fazer cidade sobre a cidade, ou seja, para contribuir com a não estimulação do processo de fragmentação e exclusão urbano. Frente a isso, é possível perceber que o espaço público costura, tecendo a malha urbana, dando-lhe forma e sentido que se vinculam, intrinsecamente, às sociedades que os constroem. Nesse sentido, o mal-estar urbano – vinculado ao funcionamento da cidade, às formas que são geradas pelo desenvolvimento urbano e à gestão pública das políticas urbanas – é a um só tempo, problema e oportunidade para uma inovação política frente àquilo que possa contribuir para uma extensão do direito à cidade (BORJA, 2003).

A realidade atual de muitas cidades, principalmente as brasileiras, exigem com urgência esta mudança de atitude, pois concretizam-se, a cada dia, como resultado de práticas de uma urbanização difusa, extensiva, excludente e privatizadora devedora de um modelo, produto do capitalismo globalizado, que gira em torno do lucro, da especulação imobiliária, do aumento do valor do solo e da permissividade urbanística. Situações como essa, tem produzido consequências danosas – como o esvaziamento, esquecimento, privatização, criminalização, gentrificação e exclusão –, que expõem a crise do espaço público cidadão (BORJA, 2012). É devido a estas circunstâncias, que Borja e Muxí (2000) apontam que o ponto de interesse das estratégias urbanísticas, comprometidas com uma noção democrática, seja o espaço público, afinal é nele que se manifesta, com maior força e frequência, a crise da cidade e da urbanidade e onde as realidades urbanas existentes colocam os novos desafios urbanos.

O PALCO DA REPRESENTAÇÃO DA VIDA SOCIAL URBANA

Em quaisquer das cidades que exista hoje no mundo, o espaço público possui potencialidades suficientes para ser tomado como elemento chave “para a melhora da qualidade de vida, para o aumento da sociabilidade e para a aproximação da sustentabilidade: a qualidade do espaço público” (MONTANER; DIAS, 2017). Para os autores Montaner e Dias (2017), ele é: “é o lugar essencial do diálogo, do intercâmbio e das relações entre as pessoas. É o espaço urbano por excelência, sempre diverso, sempre em evolução”. Este seu traço próprio da urbanidade transborda em sua dimensão sociocultural e o transforma em palco e cenário da vida social urbana. Para Borja e Muxí, ele “es un lugar de relación y de identificación, de contato entre las personas, de animación urbana, y as veces de expresión comunitária” (2000, p.27).

Roberto Segre (2005) reconhece que o espaço urbano enquanto lugar público deve promover o encontro da diversidade, refletindo a essência da cidade de garantir a “presença e coexistência de uma multiplicidade de pessoas, ofícios, comunidades e culturas que se complementam mutuamente”. Assim, partindo da noção de que o espaço público é próprio da cidade – a qual sem ele não se faz –, depreende-se que essa essência é por ambos compartilhada. Essa essência, nada mais é, do que uma cultura urbanística, que em teoria, valoriza a mistura – um mix de coisas, pessoas, uso e apropriação – que se manifesta na polivalência dos espaços urbanos que se tornam espaços públicos de representação e convivência de uma sociedade complexa e multicultural (BORJA, 2003).

Todo este ambiente intrincado de variados elementos promove o valor e o que há de mais potencial no espaço urbano ao mesmo tempo em que abre a oportunidade para a conflitividade que, sendo simétrica ou assimétrica⁹, pode levar à negociação ou ao desentendimento (BORJA, 2003). Por isso, o espaço público democrático não consiste na negação do conflito, nem da heterogeneidade, mas da sua aceitação e possibilidade do diálogo, da negociação, do respeito e da construção diversidade. Nesse sentido, Borja (2003) entende que um dos seus desafios é lidar com a fragilidade do tecido social pouco integrado, com áreas urbanas segregadas ou marginalizadas. É preciso, pois, manter-se atento à dimensão política da vida social que se faz presente no espaço público, cuja especificidade de ser território de mediação entre estado e sociedade o permite tornar públicas as “expressões políticas da cidadania segundo as diferentes formas de associação e conflito” (SEGRE, 2005). O pensamento de Silva retoma e complementa tal afirmativa quando expõe que:

a liberdade e a imprevisibilidade das ações dos indivíduos fazem parte da condição pública urbana. No que tange à sociabilidade urbana [...]. Mas a cidade talvez seja muito mais o lugar que faz a ponte entre o conhecido e o desconhecido, entre o próprio e o estranho, pois só na cidade existe a concomitância entre realizar e evitar contatos pessoais, cabendo aos indivíduos, em cada momento, a possibilidade de escolha. (SILVA, 2014, p.38).

Essa condição pública urbana é o que possibilita diferentes formas de apropriação do espaço público a depender do grupo social, cultural, faixa etária, gênero e crença religiosa. A coexistência desses grupos, para Borja (2003) depende do civismo que é compartilhado pela maioria e é expressado por esse espaço. Contudo, frente ao modelo de urbanização atual que exclui e segrega áreas da cidade, onde os homens são julgados tal como o lugar de onde vêm, a fragmentação social tende a conduzir a enfrentamentos nem sempre abertos à negociação. Para o bem ou para o mal, a ordenação da cidade possui intrínseca relação com a realidade material do seu tecido urbano, afinal tem como sujeito “al conjunto humano, a las personas, no a las piedras ni los espacios vacíos” (BORJA, 2003, p.49).

Por conseguinte, esse traço de heterogeneidade do ambiente urbano por excelência, e, portanto, do espaço público, consiste num valor público que pode ser instrumentalizado

⁹ De acordo com Borja a conflitividade simétrica é capaz de se dar entre um bairro consolidado e organizado e um ente político local competente, consiste numa forma de criar coesão social. Por outro lado, a conflitividade assimétrica expressa o mal-estar urbano com pouca capacidade de construir espaços de negociação e de gerar interlocutores. Cf.: BORJA, 2003, p.55.

por meio de estratégias urbanísticas que se empenhem em criar facilidades para o funcionamento urbano e em promover a integração sociocultural (BORJA, 2003). É nisto que reside a importância do reconhecimento do espaço público como lugar da representação da vida social urbana, pois percebe-se que suas características básicas são o que lhe resgata a potencialidade inerente de ser elemento de mudança nas políticas públicas urbanas em prol da propagação do direito à cidade. A tendência para a convivência é parte inerente ao espaço público, sua realidade é um produto cultural e, portanto, passível de mudança (SILVA, 2014).

QUEM TEM MEDO DO [OU DO QUE SE TEM MEDO NO] ESPAÇO PÚBLICO?

A ameaça que a situação das cidades contemporâneas dissemina é alimentada pela própria sociedade quando esta materializa seus medos e inseguranças em vestígios espaciais, mesmo que nem todos os problemas da cidade possam ser atribuídos ou resolvidos, simplesmente, por questões de urbanização. No entanto, estes sentimentos não são gratuitos e afloram das incertezas causadas por processos globais que trazem à tona: a precarização e insegurança do emprego; a insegurança sobre a possibilidade de mobilidade social ou atividade econômica; a desvalorização de habilidades e ofícios; a ausência ou fragilidade das instituições ou organizações de integração social; a crise dos serviços públicos; a delinquência organizada, etc. (BORJA, 2012, 2003). Todas estas circunstâncias, infelizmente, fazem parte da realidade da vida pós-moderna globalizada e para Zigmunt Bauman, que buscou compreender o mal-estar da pós-modernidade, “a preocupação dos nossos dias com a pureza do deleite pós-moderno expressa-se na tendência cada vez mais acentuada a incriminar seus problemas socialmente produzidos” (1998, p.25). E o espaço urbano, especificamente o espaço público, a partir de tudo que exploramos acima, é tomado como um produto socialmente produzido.

Nesse sentido, tem crescido cada vez mais a ideia de que é preciso proteger-se do espaço público. Nomeado de agorafobia, tal comportamento – às vezes encarado como uma síndrome do indivíduo urbano contemporâneo (SILVA, 2014) outras como uma enfermidade de classe (BORJA; MUXÍ, 2000) –, possui sempre o mesmo resultado: a crise do espaço público. O medo do espaço público desagua em dois tipos de ações que têm o objetivo de afastar o máximo possível os “agentes perigosos”, desse modo, ou restringe-se o componente cidadão e democrático do espaço, ou restringe-se a própria liberdade em prol de uma socialização em “refúgios seguros” constantemente vigiados.

Historicamente, Silva recupera este fenômeno desde, pelo menos, fins do século XIX e considera que qualquer indivíduo das cidades atuais, seja ele quem for, não está livre de ser abatido por sintomas de reclusão e enclausuramento contra ameaças externas que o leve a buscar “espaços de uso e acesso coletivo, mas com características de segmentação e homogeneização social, onde apenas os semelhantes se encontram” (2014, p.20). Já Borja e Muxí (2000), a partir de uma perspectiva social, entendem que as atitudes marcadas por esse sentimento estão disponíveis, na grande maioria das vezes, apenas aos que possuem maiores condições materiais para fazê-lo, pois, em suma, são os que podem prescindir do espaço público para sociabilizarem-se. Os autores enxergam que este espaço não é o responsável pela

criação ou incitação dos perigos, no entanto, sua fragilidade só faz aumentar, ao mesmo tempo, o medo de uns, a marginalização de outros e a violência urbana sofrida por todos.

As ideias de todos os autores complementam-se no mesmo sentido que Segre (2005) entende como o que é mais preocupante em toda a situação. Para ele, o perigo “não é a apropriação pessoal do público – o que seria uma forma de socialização –, mas o esvaziamento e deterioração do espaço social, ou seja, o desaparecimento de um conjunto de formas e funções que favoreciam o relacionamento social e a vida democrática, que ameaçam sumir com os repressivos controles originados na guerra ao terrorismo internacional” (SEGRE, 2005).

Em seu livro *Confiança e medo na cidade*, Bauman apresenta o trabalho do arquiteto Steven Flusty, crítico do urbanismo estadunidense, sobre o que chama de “estratagemas arquitetônico-urbanísticos” (2009, p.42) que são utilizados para dividir e manter separados os habitantes da cidade. Assim, descreve, pois, três deles:

“espaço escorregadio”, um “espaço inatingível, pois as vias de acesso são tortuosas ou inexistentes”; o “espaço escabroso”, que “não pode ser confortavelmente ocupado, sendo defendido por expedientes como borrifadores instalados nos muros, úteis para expulsar os vagabundos, ou bordas inclinadas que impedem que as pessoas se sentem; e o “espaço nervoso”, “que não se pode usar sem ser observado, por causa da vigilância ativa de grupos de patrulhamento e/ou de tecnologias de televigilância conectadas a estações de controle” (BAUMAN, 2009, p.42-43, grifos nossos)

De acordo com Bauman (2009), o resultado destas transformações da paisagem aponta para a desintegração da vida comunitária que tem sua base e compartilhamento através do espaço público. Para ele, os estratagemas de Steven Fluty são manifestações de um outro medo, a mixfobia, ou o medo de misturar-se:

Essa mixfobia não passa da difusa e muito previsível reação à impressionante e exasperadora variedade de tipos humanos e estilo de vida que se podem encontrar nas ruas das cidades contemporâneas e mesmo na mais “comum” (ou seja, não protegida por espaços velados) das zonas residenciais. Uma vez que a multiforme e plurilinguística cultura do ambiente urbano na era da globalização se impõe – e, ao que tudo indica, tende a aumentar –, as tensões derivadas da “estrangeiridade” incômoda e desorientadora desse cenário acabarão, provavelmente, por favorecer as tendências segregacionistas” (BAUMAN, 2009, p.43)

Por fim, agorafobia e mixfobia atuam juntas para um tipo de configuração urbanística que exclui os setores populares da sociedade ao promover, por exemplo: espaços que só podem ser acessados em automóveis privados e que não oferecem comércio e ócio de baixos custos; quando entidades privadas apoderam-se do espaço público; edifícios são gradeados; ruas são fechadas; o espaço público torna-se permanentemente vigiado; praças são fechadas à noite; e o mobiliário urbano – ou sua ausência – impedem que ajam grupos sentados. Dessa forma, junto às características espaciais dos muros visíveis dos bairros e condomínios fechados que promovem uma urbanização privada, tais fronteiras urbanas invisíveis também

respondem a esses medos urbanos, que mesmo sob o pretexto de proteção do cidadão livre, na verdade, funcionam para excluir setores explorados ou marginalizados (BORJA, 2012).

De certa forma, esta situação identifica como agente perigoso aqueles considerados pobres, marginais ou delinquentes potenciais, criando suspeitos permanentes do espaço público por características de aspecto, roupa ou cor (BORJA, 2012). Para estas pessoas, Bauman (2009) afirma, num paralelo com o discurso das classes perigosas, que a única permanência a eles permitida é a exclusão. O dano sociocultural que resta disso tudo é, por fim, a estigmatização de coletivos sociais que acabam sendo, primeiramente, marginalizados e depois criminalizados, configurando a validade de uma espécie de repressão preventiva que, como afirma Borja, “tiene fundamentos ideológicos, tan absurdos como peligrosos” (2012, p.11).

Bauman (2009) enxerga nesses processos um efeito traiçoeiro para a vida social urbana, para ele esse esforço de instauração de uma espécie de comunidade de semelhantes não diminui, nem evita, os riscos, mas destrói a alteridade e a capacidade de interação. Nisso, “quanto mais tempo se permanece num ambiente uniforme – em companhia de outros ‘como nós’, sem correr o risco de mal-entendidos e sem precisar enfrentar a amolação de ter de traduzir um mundo de significados em outro –, mais é provável que se ‘desaprenda’ a arte de negociar significados e um *modus convivendi* (BAUMAN, 2009, p.46).

Negociação e convivência, duas relações possibilitadas intrinsecamente pelo espaço público democrático mostram-se, então, profundamente debilitadas no espaço urbano, negando características tão importantes para a cidade e que têm faltado em excesso na cidade contemporânea.

CONCLUSÃO: ENCONTRANDO O ESPAÇO DA CIDADANIA E DA DEMOCRACIA NO DESENHO URBANO

Transformar em realidade as potencialidades do espaço público para a ampliação do direito à cidade, deveria ser o propósito do desafio de adotar uma maneira de pensar diferente ao desenvolvê-los¹⁰, como vimos, a amplitude de seu papel enquanto critério urbanístico presume que a sua qualidade permita a avaliação do grau de democracia cidadã (BORJA, 2012). Torna-se, portanto, fundamental pensar sua transformação a partir de estratégias urbanas que através de questões formais esforcem-se para garantir a cidadania e

¹⁰ Borja aponta três estratégias existentes para a produção de espaços públicos: **regeneração** (para a atuação em centros degradados, peatonalização ou transformação de ruas monopolizadas pela circulação em avenidas, jardins e bulevares; melhora de ruas e praças em bairros com baixo nível de urbanização); **reconversão** (conversão de áreas ou equipamentos públicos como portos, indústrias desativadas, quartéis, considerados obsoletos em uso alternativo e positivo ao lugar); e **produção ex novo** (produção do desenvolvimento da cidade a partir da criação de novos espaços públicos ao considerar frentes d’água, reservas ecológicas e florestas como espaços públicos e não como vazios; transformação de espaços vazios em parques equipados e acessíveis ou nós de mobilidade com vocação para a centralidade para interligar a malha urbana periférica; utilização de novas infraestruturas de comunicação para espaços públicos e “suturar” bairros fragmentados; abertura de novos eixos para dar mais monumentalidade à cidade e articular suas centralidades e gerar lugares fortes; consideração de espaços públicos de qualidade as infraestruturas e equipamentos especializados como estacionamentos, aeroportos, centros comerciais, zonas universitárias, complexos hospitalares). Para ele, estes tipos sobrepõem-se e mesclam-se, de modo que ainda que mesmo que prevaleça um deles, realizam-se atuações próprias dos outros. Cf.: BORJA, 2003, p.181-182.

o suporte à democracia. Silva (2014) ao analisar essa relação da espacialidade versus elementos de cidadania e democracia, compreende na dependência do espaço público às tensões e ao jogo de forças que se dão dentro de uma sociedade o modo como sua materialidade é imbuída de sentido político. Sua particularidade de expressar estes enfrentamentos sociais constrói sua heterogeneidade, não lhe permitindo nenhuma forma de neutralidade. Para o autor:

em uma sociedade desigual como a brasileira, as nossas cidades vão ser a expressão dessa desigualdade, que estrutura espaços, lugares e práticas sociais. Como ideal, a cidade deveria ser o lugar da realização da cidadania, onde direitos e deveres do cidadão poderiam ser efetivados de forma igualitária. Mas se a cidade é a própria sociedade na qual está inscrita, as desigualdades sociais são obra e causa de uma espacialidade excludente, na forma de territórios isolados e alienados. Suas marcas estão impressas no espaço urbano, que por sua vez a reforça e mantém. (SILVA, 2014, p.71)

Ao desenvolver a ideia de que esta desigualdade toma a forma de uma segregação socioespacial, Silva constrói uma conexão do espaço público com o conceito da centralidade que, para ele, “traduz, na malha urbana, esta condição de espaço heterogêneo atravessado por relações de poder” (2014, p.71). Esta conexão também é explorada por Borja e Muxí (2000) quando estabelecem que construir uma dialética positiva entre mobilidade e centralidade deve estar lado a lado com o objetivo de fazer do espaço público a ligação entre lugares produtores de sentido. Dessa maneira, faz-se deste espaço um elemento articulador do tecido urbano regional ou metropolitano, que funcione como elemento de coesão física e simbólica de áreas densas. Nesse sentido, “si los derechos de centralidad y de movilidad no son universales, la ciudad no es democrática” (BORJA; MUXÍ, 2000, p.15). É preciso ter em conta que as demandas cidadãs que envolvem o direito à cidade vinculam-se de forma específica às questões da forma da cidade, de modo que outros direitos, como o à mobilidade universal, à centralidade próxima, à moradia e ao espaço público de qualidade, lhes são complementares (BORJA, 2012). Borja (2003) elege o espaço público como uma oportunidade para justiça urbana, haja vista os atributos que possui frente aos desafios urbanístico, político e sociocultural.

Percebemos agora, que toda a conjuntura em torno do espaço público se alinha às questões da centralidade e da mobilidade urbanas, de modo que a transformação dele esteja comprometida em promover integração, continuidade e qualidade à forma urbana em todas as áreas da cidade, sejam elas centro ou periferia.

Tudo isso insere-se no processo de construção da cidade, ainda que, atualmente, faça mais sentido a ideia de “fazer cidade sobre a cidade” como compreende Borja (2003, 2012), que em conjunto com Muxí, descreve esta ação na cidade metropolitana como “hacer centros sobre los centros, crear las nuevas centralidades y ejes articuladores que den la continuidad física y simbólica, estableciendo buenos compromisos entre el tejido histórico y el nuevo, favoreciendo la mezcla social y funcional en totes les (sic) áreas” (BORJA; MUXÍ, 2000, p.46).

No que diz respeito ao papel de potencializar ou criar novas centralidades, tem prioridade os lugares que se aproximam da periferia – das margens da cidade, normalmente

aqueles menos valorizados – e que possa haver o aproveitamento de áreas consideradas obsoletas na malha urbana como áreas industriais desativadas, portos, terrenos militares, entre outros. Daí que se estabelece uma forte relação de oportunidade para a mudança de lógica de construção de cidade a partir da alteração, em projetos urbanísticos, de um espaço público potencial para a concepção de um espaço público democrático. O instigante deve ser, portanto, estar aberto para descobrir formas criativas de como pode ser o desenho relacionado a este novo tipo de espaço.

É possível, no entanto, estabelecer a partir de seus objetivos democráticos e cidadãos, questões de caráter formal e sociocultural que estas novas expressões deveriam empenhar-se em acrescentar ao tecido urbano através da sua materialidade física. Assim, enquanto questão formal o foco volta-se para o estabelecimento da continuidade da malha urbana, que constitui um fator importante para a integração cidadã uma vez que tende a facilitar o estabelecimento de uma política de mobilidade de maior alcance, disponibilizando novos meios de acessibilidade na cidade. Este tema também se torna importante porque tende a evitar a formação das chamadas reservas de território que respondem com prontidão à especulação imobiliária, incentivando a constituição de um meio urbano mais denso e próximo. Ainda na questão formal, busca-se também a diferenciação como modo de dotar a cidade de elementos diferenciais seja porque preservam uma malha herdada, seja porque produzem uma nova morfologia urbana, mas que evitem gerar um caráter de exceção (BORJA; MUXÍ, 2000).

O que está em pauta nesse debate formal é a promoção da heterogeneidade em vez da homogeneidade material e social, porém, é preciso ter em conta a existência de limites para esta introdução. Borja e Muxí (2000) mantêm os pés no chão e observam que as políticas da administração pública, assim como as de orientação do mercado, não são capazes de realizar a heterogeneidade efetivamente, da mesma maneira que não é possível mudar a curto prazo a realidade de áreas que historicamente foram moldadas a partir da mistura ou da homogeneidade. Os autores defendem, no entanto, a heterogeneidade deve ser sempre encarada como uma prioridade quando se trata da multifuncionalidade do espaço.

Esta multifuncionalidade residencial e de usos do solo manifesta o conteúdo das questões socioculturais do tecido urbano, juntamente com os parâmetros de monumentalidade e identidade que atribuem qualidade ao lugar a partir do desenho, dos materiais e do mobiliário; de vitalidade que funcionam como importante fator de integração e atração à medida que promovem a polivalência do espaço; e de segurança, que são resultado de todos os demais, pois advêm da presença de pessoas na rua e da intensidade do uso do espaço público.

Assim, o tratamento concedido aos elementos do espaço público deve pautar-se a partir dessa preocupação com o tecido urbano. Desse modo, é preferível que as ruas possam assegurar sua versatilidade de ser espaço público e garantir sua acessibilidade enquanto rede viária. Sendo locais, passagens, avenidas, bulevares ou autopistas, cada rua demanda um tratamento diferente mesmo que devam sempre favorecer a inserção no tecido urbano, devem separar sem estabelecer uma segregação. Quanto aos equipamentos públicos, é preciso valorizar o potencial urbanístico que possuem para gerar espaços públicos e de transição no seu entorno, sejam eles educacionais, culturais, de serviços, comércios ou

industriais. Praças, grandes eixos e parques urbanos estabelecem uma configuração morfológica urbana mais direta, podendo ser instrumentos para estabelecer a integração no tecido da cidade. Não menos importante, são os espaços de transição que se situam entre o público e o privado, ou são gerados pelo impacto ou pelo vazio de um equipamento ou uma infraestrutura sobre seu entorno, ou são resíduos espaciais produzidos pelo desenvolvimento urbano. Eles oferecem a oportunidade para criação de espaços públicos permanentes ou ainda para possibilidades do urbanismo efêmero (BORJA; MUXÍ, 2000).

Para Borja (2012), tudo pode ser reivindicado ou denunciado por meio do espaço público, uma vez que, é ele que demonstra o quanto os cidadãos contam com serviços e condições e o quanto os é negado, seja quanto ao problema de déficit habitacional; à disponibilidade ou custo da água e do transporte; ao acesso a equipamentos culturais, de lazer e escolas; à promoção de praças e espaços verdes que contribuam para a paisagem do bairro; à condição de acessibilidade ou de centralidade próxima; ou à oferta de comércio e de animação urbana. Elementos que ou funcionam juntos, ou não funcionam. É nesse sentido, que o autor afirma que, ele é o lugar para requerer-se direitos, sejam eles urbanos, sociais, políticos, culturais, e por que não acrescentar, de mobilidade.

A complexidade do espaço da cidadania e da democracia nas cidades perpassa por diferentes instâncias que se entrelaçam em torno das características do urbano acerca de materialidade, morfologia, organização tecidual e social, cultura e identidade. Nesse sentido, a busca por manter vivo o dinamismo social dos espaços cotidianos resulta em valorizar a pré-disposição para a mescla e heterogeneidade do ambiente urbano e do espaço público em especial.

REFERÊNCIAS

AFFONSO, Nazareno S. N. S. et al. Mobilidade, Inclusão e Direito à Cidade: novas conquistas. Brasília/São Paulo: MDT/FNRU/IBDU. 2015

BARRETO, Rogério. O centro e a centralidade urbana - aproximações teóricas a um espaço em mutação. Cadernos - Curso de Doutorado em Geografia, Porto, v. 2, p. 23-41, jun. 2010. Disponível em: <<http://ler.letras.up.pt/site/default.aspx?qry=id04id1301id2313&sum=sim>>. Acesso em: 17 out. 2017.

BAUMAN, Zygmunt. O Mal-estar da Pós-modernidade. Rio de Janeiro: Zahar, 1998.

_____. Confiança e Medo na Cidade. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

BORJA, Jordi. Espacio Público y Derecho a la Ciudad. In: DEBATS EM TREBALL SOCIAL I POLÍTICA SOCIAL: PERIFÈRIES, 2012, Programa. Girona: Universitat de Girona, 2012. Disponível em: <

https://debatstrebalsocial.files.wordpress.com/2013/03/espacio_publico_derecho_ciudad_jordiborja.pdf>. Acesso em: 18 fev. 2018.

_____. La Ciudad Conquistada. Madri: Alianza Editorial, 2003.

BORJA, Jordi; Zaida, Muxí. El Espacio Público, ciudad y ciudadanía. Barcelona: 2000. Disponível em: <http://www.esdi-online.com/repositori/public/dossiers/DIDAC_wdw7ydy1.pdf> Acesso em: 19 fev 2018.

HARVEY, David. Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

LAUB, Claudia. La ciudad, los miedos y la reinstauración de los espacios públicos. Revista Digital del Programa en Gestión de la Ciudad, Catalunha, ano 2, Carajillo de la Ciudad, abr. 2010. Disponível em: <<http://cafedelasciudades.com.ar/carajillo/imagenes5/Carajillo%20de%20la%20ciudad%205%20La%20ciudad,%20los%20miedos.pdf>>. Acesso em: 22 fev. 2018.

MAYORGA, Miguel Y., FONTANA, Maria Pia. Espacios de centralidad y redes de infraestructura. La urbanidad en cuatro proyectos de centralidad urbana. Revista Digital del Programa en Gestión de la Ciudad, Catalunha, ano 16, Carajillo de la Ciudad, abr. 2010. Disponível em: <http://cafedelasciudades.com.ar/carajillo/imagenes16/_04_ART_MAYORGAFONTANA_carajillo.pdf>. Acesso em: 22 fev. 2018.

MONTANER, Josep. Do diagrama às experiências, rumo a uma arquitetura de ação. São Paulo: Gustavo Gili, 2017.

MONTANER, Josep Maria; DIAS, Marina Simone. O direito ao espaço público. Princípios e exemplos. Arqtextos, São Paulo, ano 17, n. 203.02, Vitruvius, abr. 2017. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/17.203/6517>>. Acesso em: 19 fev 2018.

SEGRE, Roberto. Espaço público e democracia: experiências recentes nas cidades de América Hispânica. Arqtextos, São Paulo, ano 05, n. 060.04, Vitruvius, maio 2005. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/05.060/461>>. Acesso em: 19 fev 2018.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Estruturação urbana e centralidade. Disponível em: <<http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal3/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/04.pdf>> em 17out. 2017. ca. 2008

_____. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. Território, Rio de Janeiro, n.4, p.27-37, jan/jul. 1998. Disponível em: <http://www.laget.eco.br/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=6>. Acesso em 17 out. 2017

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Mobilidade urbana e cidadania. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012.

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: FAPESP, 2001

VILAR, José Wellington Carvalho. A expansão da área de consumo: a velha e a nova centralidade intraurbana de Aracaju (Brasil). c.a. 2008 Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/resultadosbusqueda.php>> Acesso em: 09/08/2017

_____. Os espaços diferenciados da cidade de Aracaju: uma proposta de classificação. Revista de Aracaju, Aracaju, SE, n.9, p.87-99, 2002.