

Espaços livres públicos na cidade

Vladimir Bartalini

Fotos **Nelson Kon**

A atual crise de acomodação entre o Público e o Privado acaba por se refletir no projeto dos espaços livres públicos levando ao questionamento das suas concepções mais usuais e mesmo de sua necessidade enquanto espaços de interação social. Como o projeto lida, entre outras variáveis, com os sentidos figurados, com as semelhanças subentendidas entre significações distintas, conviria uma breve investigação sobre o significado dos próprios termos deste objeto, antes de apresentar algumas considerações sobre os sentidos dos espaços livres públicos associados aos transportes coletivos na cidade.

A qualificação público para o espaço nos remete ao espaço privado. Suas origens se confundem e desde o início estabeleceu-se uma simbiose entre eles.

Se o espaço é uma categoria dotada de direção, área, padrão, volume, distância e se sobre ele incidem usos e tempos pode-se então falar da geometria, dos usos e dos tempos do espaço livre público nas suas relações com o espaço privado.

Mas não há como escapar das múltiplas acepções do adjetivo livre. Por ora ficaremos com os significados mais associados às condições físicas que a palavra encerra. Livre é:

- 1 que não tem limites, imenso, infinito;
- 2 desprendido, solto;
- 3 aberto, descoberto;
- 4 não ocupado por algum corpo.

Os dois primeiros sentidos, de ilimitado e desvinculado, só interessariam nos casos em que as grandes extensões, o céu ou as vistas panorâmicas integram o projeto enquanto metáforas. Porém a condição normal no meio urbano, e que interessa tratar aqui, é aquela em que a morfose do espaço livre deriva das construções que o limitam, de modo que o espaço livre vem definido por seu arcabouço arquitetônico, em geral de uso privado e com acesso controlado. Dai nasceram os arquétipos de ruas e praças¹ associados aos sentidos de aberto e não ocupado.

Se por um lado estes tipos de espaços livres só adquiriram forma através da arquitetura é também verdade que a arquitetura dependeu deles para ser lida e interpretada pelo público urbano. É o que dizem as portas e os portais, as janelas, as superfícies e os volumes, os materiais e os ornamentos das fachadas.

Por muito tempo, e em alguns casos até recentemente, foi em espaços livres públicos que as cidades tiveram sua centralidade simbolicamente representada. Mas, na medida em que foram sendo aplainadas com facilidade e velocidade crescentes as rugosidades do espaço, este deixou de ser o suporte privilegiado,

a expressão única das centralidades. Ocorre então a concomitante dispensa dos lugares tradicionais de representação destas centralidades.

Um dos efeitos desta nova condição sobre a arquitetura é que ela se descola do lugar, não só por eximir-se das relações com o espaço circundante pré existente, mas também por lançar réplicas suas praticamente em qualquer lugar do mundo²

A redução da dependência em relação ao lugar trouxe também a tendência ao deslocamento do foco de atenção da arquitetura para o seu interior, com conseqüências importantes para a paisagem urbana desfrutada a partir dos espaços livres. A simbiose entre arquitetura e espaço livre se interrompe dando vez a um paralelismo entre as duas instâncias: à autonomia da arquitetura corresponde a paradoxal autonomia do espaço livre; aos estereótipos de uma correspondem os estereótipos do outro; à espetacularidade dos interiores corresponde o *over design* dos espaços externos; à introversão da arquitetura corresponde a insuportável *consciência* do vazio do espaço livre, que passa a ser preenchido com objetos. O paralelismo termina aqui porque ao uso prestigioso dos interiores se opõe o desuso dos espaços livres públicos.

É preciso agora considerar outros sentidos da palavra livre, aqueles relacionados às condições de fruição:

- 1 sem formalidade;
- 2 espontâneo, natural;
- 3 franqueado, aberto.

Estes significados não podem ser aplicados aos espaços livres públicos sem ajustes. Desde sua origem até hoje vêm se registrando inclusões e exclusões, senhas de acesso a tais espaços, que relativizam as qualificações de franco e aberto assemelhando-os, em alguns aspectos, aos espaços privados.

Mesmo com o enfraquecimento dos códigos exclusivos da esfera pública há ainda comportamentos específicos que desautorizam aceitar sem ressalvas que o espaço livre público esteja isento de formalidade, obstáculos ou proibições.

Espontâneo e natural, se entendidos como formas de fruição praticamente isentas de intencionalidade, se adequam melhor ao caso. Mas não se pode esquecer o que de compulsório está presente na *espontaneidade* e *naturalidade* dos usos. Na verdade o espaço livre público acaba perdendo usos *espontâneos* e *naturais* com as mudanças nas formas de atendimento às necessidades comuns dos habitantes das cidades: o mercado se recolhe a um edifício, a difusão das informações



prescinde do contato inter pessoal, as infra-estruturas de água e esgoto atingem os domicílios, o sistema viário se especializa, as opções de lazer se diversificam afastando dos espaços livres funções que neles se realizavam obrigatoriamente.

Com o isolamento da arquitetura diminuiriam também as possibilidades do espaço livre público capitalizar o movimento que poderia eventualmente extravasar dos edifícios. No entanto, por uma circunstância comum entre nós, os embarques e desembarques diários da maioria da população ainda se fazem preferencialmente nos espaços livres públicos³ que passam então a ser usados *espontaneamente* a partir dos deslocamentos cotidianos compulsórios. Este é o seu uso mais persistente.

Quanto aos tempos, aqueles vivenciados no espaço livre público variam do tempo cíclico das rotinas cotidianas, semanais, anuais, ao tempo das contingências das manifestações coletivas, espontâneas ou programadas, compreendendo ainda os diversos tempos cristalizados nas formas, nos hábitos e nas relações, que convivem e se expõem no meio urbano. Estes e outros tipos de tempo podem ocorrer, e ocorrem, nos espaços internos de uso privado.

No entanto entre estes se inclui um tempo que não costuma freqüentar os espaços livres públicos: o tempo das telecomunicações, dos acessos instantâneos e simultâneos com outros tempos e espaços. Numa interpretação mais radical chega-se a dizer que este tipo de tempo não incide num espaço propriamente dito mas na superfície de uma tela.⁴

Hoje, talvez, a maior dificuldade em se projetar o espaço livre público provenha da dificuldade de conceituá-lo a partir de seus próprios termos. Como vimos livre é um

adjetivo que não pode ser usado sem relativizar seus sentidos. Público também, principalmente se usado no singular. A incerteza sobre a definição de público tem levado a conceitos intencionalmente dúbios como o de *quase-público* para se referir aos espaços de "propriedade privada mas usados publicamente, como os shopping centers, os terminais de aeroporto, os centros de convenção, os átrios dos hotéis e escritórios". Finalmente, instabilizados os adjetivos, o próprio substantivo espaço é atingido pois a mesma dubiedade do conceito de público passa a ser aplicada também ao espaço originando expressões como *quase-espaço público* para designar aqueles "definidos pela proximidade artificial e instantânea produzida pelo rádio, pela televisão, pelos telefones, pelos computadores, pelos modems, pelos fax".⁵

No entanto estas considerações não devem levar à conclusão apressada de que os espaços livres públicos são anacronismos a serem dispensados e não pensados.

A hegemonia de uma determinada forma de organização não implica necessariamente na eliminação das outras, tanto que a convivência e a combinação de soluções pertencentes a repertórios os mais diversos têm se verificado, e vêm se verificando, tanto na esfera geral da economia como nos fenômenos culturais.⁶

Mesmo que impelidos pela necessidade de deslocamento e reduzidos à espera e ao andar apressado, o uso intenso e contínuo que, em certas condições, se verifica nos espaços livres públicos junto a estações e terminais de transportes coletivos atesta a sua atualidade.

Como foi dito acima é comum a associação entre estações e espaços livres públicos, muitas vezes impropriamente, denominados praças.

1
Cf Zucker, P **Town and Square**
N York, Columbia University Press,
1959

2
Há de se considerar que este fenômeno não deveria ser novidade para nós, de origem colonial e evolução dependente, que já experimentamos o controle à distância, a negação do espaço e da paisagem próprios e, se não a reprodução, a simulação da arquitetura e o urbanismo das metrópoles. A novidade é que o fenômeno é hoje mundial e mais veloz.

3
Cf Bartalini, V **Praças do Metrô: enredo, produção, cenário, atores** Dissertação de mestrado, São Paulo, o autor, 1988

4
Cf Virilio, P **O Espaço crítico**
Rio de Janeiro, Editora 34, 1993

5
Cf Cenzatti, M e Crawford, M
Spazi pubblici e mondi paralleli in *Casabella* n° 578-579
jan/fev 1993



6
Cf Harvey, D **Condição Pós Moderna** São Paulo, Edições Loyola, 1992

7
Cf Pedregal, PD **Grandeurs et servitudes des espaces publics** in *Architecture d'Aujourd'hui*, nº 198, setembro 1978

8
Cf Lavedan, P **Geographie des Villes** Paris, Gallimard, 1959

9
Cf Greenbie, B **Urban design and the community of strangers** in *Landscape Design*, nº 149, junho 1984

A importância das estações na estruturação do espaço das cidades já foi ressaltada em vários estudos de História e de Geografia Urbana. Nestes pontos notáveis do espaço, devido às interrupções de viagem ou à mudança de modalidade de transporte, concentram-se pessoas e equipamentos que conferem centralidade ao lugar (os terminais de ônibus, desde que não venham por suas dimensões excessivas a ocasionar a ruptura do tecido urbano, podem produzir efeitos semelhantes).

Mas há um aspecto que particulariza as estações, que se poderia chamar de seu significado remoto. Surgidas no século XIX com as estradas de ferro, de início relacionadas com viagens longas, foram em seguida assimiladas pela vida cotidiana com os trens de subúrbio e, mais tarde, com o Metrô. No entanto, pelo seu impacto, pela novidade de que eram portadoras, marcaram profundamente os lugares em que se instalaram, fixando-se no imaginário coletivo. Sendo um lugar de onde se parte mas também onde se chega, "a estação é vivida simultaneamente como um espaço de separação e de encontro. Não há muitos outros espaços públicos cuja carga emocional seja mais forte".⁷

A importância das estações se traduziu na sua arquitetura. Independentemente dos lugares em que tenham se instalado elas sempre se destacaram dos edifícios vizinhos seja pela monumentalidade, pelo requinte da execução ou pela própria peculiaridade da sua função. O espaço externo correspondente, a praça da estação, foi-se constituindo aos poucos. Muitas das cidades dos primeiros países servidos por estradas de ferro não contavam com ela e só passaram a tê-la por ocasião de transferências de estações realizadas mais recentemente.⁸

Já em nossas cidades esta associação é frequente valendo tanto para as estradas de ferro como para o Metrô de São Paulo (aqui trazido como exemplo pelo fato de apresentar a rede mais desenvolvida do país) de modo que se pode falar da existência de um binômio praça + estação.

Apesar das diferenças de tempo e de espaço que separam a implantação das ferrovias e do Metrô de São Paulo, algumas relações podem ser feitas. A ferrovia foi um fator de urbanização (ou suburbanização) tendo nas estações o seu centro irradiador. O Metrô, meio de transporte urbano por excelência, serve a áreas centrais ou pelo menos de urbanização consolidada, e é um fator de transformação urbana. Nem sempre a maior intensidade desta transformação vai ocorrer precisamente em volta das estações (a complexidade já presente nestes espaços não permitiria estabelecer uma simples relação de causa e efeito) mas certamente ali se verificam mudanças suficientes para impressionar a paisagem local com uma força que é inversamente proporcional à importância anterior do lugar.

As estações de Metrô não possuem a *carga emocional* das estações de trem; fazem parte do cotidiano, vinculando-se a uma outra frequência de acontecimentos. Também não possuem a aura pioneira das estações de subúrbio, pois são instaladas em áreas já urbanizadas. Ainda assim elas podem adquirir um significado mais abrangente do que o de um mero ponto de parada num sistema de transporte rápido de massa. Ou melhor, o simples fato de serem um ponto de parada num sistema de circulação já lhes confere um significado especial.

A condensação em determinados pontos do fluir do movimento, por mais intermitente e efêmera que seja, ou até por isto mesmo, concede a estes pontos a qualidade de se vincularem ao mesmo tempo ao espaço genérico, onde as viagens diárias se inscrevem, e aos lugares específicos de origem e destino. Os espaços livres públicos correspondentes, através dos quais se realiza esta transição, também assumem, por serem contíguos, esta qualidade.

Eles têm formas, dimensões e localizações específicas, mas não constituem lugares devido à composição sempre mutável de seus usuários, apesar das rotinas cotidianas. Por serem livres (abertos) expõem à vista de todos, materializados de relance, instantes da vida que transcorre nas cidades. O seu caráter intermediário, *coloidal* (difícil de cristalizar), os faz particularmente sensíveis às pulsações e oscilações que eles captam (sem no entanto aprisionar), registram, liberam, tornam públicas.

Um desafio estimulante para o projeto é dar expressão à qualidade instável e à regência transitiva dos espaços livres públicos associados a estações ou terminais de transportes coletivos, espaços que, bem ou mal, são vivenciados diariamente por milhares de pessoas, uma grande *comunidade de estranhos*⁹ que têm em comum o fato de estarem ali de passagem, com origens e destinos diversos, momentaneamente em contato com um lugar específico.

Os projetos que, ao cultuarem eventuais valores comunitários, se voltam somente para o lugar atribuem a estes espaços livres um caráter intimista e exclusivista que os priva dos seus sentidos mais fecundos. A mesma perda se dá nos casos das interpretações estritamente



funcionalistas que os indiferenciam, ou quando são vistos sob o enfoque tão somente cenográfico, ou tidos como simples sobras de intervenções não merecendo mais do que um tratamento inócuo.

A Companhia do Metrô de São Paulo recebeu críticas pelo aparato urbanístico que acompanhou a implantação de um grande número de suas estações. Sem dúvida houve excessos e, em muitos casos, as intervenções poderiam se limitar a uma correta inserção dos acessos ao invés de impingir à cidade alguns espaços livres desnecessários ou avariar outros que estavam bem.

No entanto, há de se ponderar que, em certas condições, este tipo de espaço pode representar um dos raros casos de espaços livres públicos coletivos ligados ao cotidiano urbano que a contemporaneidade autentica. O que acontece ou pode vir a acontecer neles, aquilo que eles expõem ao olhar público, é genuíno e atual: não são meros reflexos ou manifestações da cidade remanescente, que resiste, nem usos induzidos artificialmente pela tirania e pela volubilidade desta ou daquela moda.

Mas algumas condições são necessárias para que isto se verifique. Uma delas é que tais espaços livres estejam localizados de modo a captar diretamente o movimento que ocorre entre a estação ou terminal e o tecido circundante. Outro requisito é a própria heterogeneidade de usos nos arredores, relevante para a geração de fluxos. Do contrário, a especialização univalente somada à tendência de generalização dos terminais intermodais em que as comutações se realizam em espaços bloqueados, dispensando o contato com o exterior, podem por um fim à fecundidade de

sentidos vislumbrados para os espaços livres públicos aqui considerados.

De fato, nestas condições, mesmo que em última instância o fluxo a que nos referimos aflore num possível espaço livre associado a um determinado ponto de chegada ou de partida, ele já vem triado, empobrecido em sua multiplicidade pelas dispersões graduais que vão se efetuando em doses pequenas e controladas no decorrer do caminho.