

O software, o espaço público

Falamos do *software* do design urbano. Isto é, das relações operativas, e das interações de que se faz a vida urbana. Na sua relação com o espaço dos artefactos materiais, os sistemas estruturais e matrizes do *hardware* da mobilidade, não basta apenas um *know how* de natureza técnica; supõem-se também juízos e opções éticas, tanto quanto políticas e culturais. Como se cultiva o consenso entre os profissionais, sobre tais juízos e opções?



1. A Urbanidade como a vida e como ela está a crescer

Ao contrário dos velhos centros de cidade, que parecem fazer as preferências do *mainstream* mediático e político europeu, os novos núcleos urbanos periféricos são olhados como maus e insustentáveis, não somente devido a falta de qualidades de identidade, de densidade, de centralidade ou de estética, mas também devido à desvalorização dos seus factores de sucesso, das suas qualidades como acesso fácil, custo baixo, proximidade da natureza ou abundância do espaço. Embora hoje abriguem a grande maioria dos moradores e das actividades económicas urbanas, eles são quase invisíveis no nosso pensamento. Chegamos a chamar-lhes de *não-lugares* (Augé).

Ao mesmo tempo que os habitantes urbanos estão a crescer vertiginosamente, outras mudanças ocorrem. O crescimento da riqueza económica conduz as famílias a consumir mais espaço de alojamento (a área de cada casa por pessoa e o número de casas por família duplicam em cem anos); Com a posse universal do automóvel o percurso médio casa-trabalho a ser coberto por dia estão ainda a crescer em toda a Europa (a motorização cresce mais no Sul e no Leste) com a percentagem de solo ocupado com infra-estrutura, que é de 10 a 15% na generalidade das áreas urbanas, sobe em países como Portugal para até quase 35% e a percentagem deste espaço destinada ao automóvel é quase 80% (Borja e Castells).

Como poderiam tais mudanças ter ocorrido, dentro dos limites do mesmo espaço das cidades existentes, sem se expandirem os territórios urbanos?

No nosso pensamento sobre a cidade, o processo de *cultivo* da urbanidade alargada, deve ser central. O que é um subúrbio senão um processo da mudança no sentido de pertença? Em vez do exorcizado *não-lugar* será ele o espaço dos *novos tipos* de lugar, com novos significados e diferentes sentidos? Que espaço público lhe corresponde?

As respostas conduzem-nos a um ponto de vista diferente dos slogans convencionais que amaldiçoam o *sprawl* e fazem apelos a um impossível

Pedro Brandão

Arquitecto, Professor Auxiliar no Mestrado Integrado de Arquitectura do Instituto Superior Técnico, Doutor em Espaço Público e Regeneração Urbana pela Universidade de Barcelona, onde também é professor visitante. Foi Presidente da Associação dos Arquitectos Portugueses (hoje Ordem dos Arquitectos) onde dirigiu o "Livro Branco da Arquitectura e do Ambiente Urbano em Portugal" e foi Presidente do Centro Português de Design onde lançou o "Curso de pós-graduação em Design Urbano". É Secretário Geral da European Portugal e Director da Associação "Traços na Paisagem".

É autor de vários livros e colectâneas sobre temas de Arquitectura, Espaço Público, Ética profissional e Interdisciplinaridade. A sua tese de doutoramento está publicada nos Livros Horizonte em dois volumes: "A cidade Entre Desenhos" e "O Arquitecto e outras Imperfeições"

regresso generalizado aos centros de cidade. Tais apelos negam a atenção para os lugares onde as pessoas de facto estão e promovem o monopólio dos apoios públicos à apropriação dos centros tradicionais por extractos sociais e negócios mais competitivos. O diferente ponto de vista que proponho, é o de considerar a cidade que cresce, como uma chamada para a fundação da urbanidade.



2. Espaço Público e Espaço Mobilidade

É um território enorme, o urbano contemporâneo, que nos põe à prova, porque nós ainda não sabemos, verdadeiramente, o que nele fazer. Mas não estamos num domínio do desconhecido. Algumas das exigências da fundação da urbanidade através do espaço público, podem ser diferentes em condições periféricas - será *semeando* as funções de centralidade, apoiadas em equipamentos, em sistemas da mobilidade, na paisagem e na arte urbana, que se fará a construção dos novos e humanizados significados fundacionais (Borja e Muxi).

Se o espaço público suburbano de hoje nos parece refém do Hardware das mobilidades, ele é já a “farinha de que o pão é feito”. Reduzir o espaço público à infra-estrutura da mobilidade é prescindir dos papéis fundacionais de que deriva a sua potencialidade: dar sentido ao conjunto da cidade garantindo elementos de continuidade, ordenar relações entre edifícios, equipamentos, monumentos, espaços de transição e espaços abertos.

A cultura do espaço público dá resposta à necessidade de espaços de socialização e representação da cidadania. Mas também há uma concepção errónea, na “especialização” do espaço público, como se fosse mais um produto ou equipamento urbano, no caso o produto estético-ambiental-simbólico, um embelezamento superficial (alguns casos POLIS) que estimula a expulsão do espaço público, das populações menos motorizadas ou consumidoras. A revalorização do espaço público já não como espaço igualitário e aberto, mas como espaço essencial da “cidade competitiva”, traduz-se num espaço de consumo, genérico, “liberto da camisa de forças da identidade”. É assim que “nas programações urbanas agora só encontramos lugar para os movimentos necessários, essencialmente os do automóvel”. Ou... “A rua morreu” (Rem Koolhaas)

Uma concepção especializada de espaço público, percebido como “produto de qualidade”, estético-ambiental-simbólico, é simétrica da concepção tecnicista de mobilidade. Também ela é “comodificada” através da performance e dos standards quantitativos (capacidade de fluxo, reduzida emissão de poluentes atmosféricos, ruído e consumo energético), não se pondo em causa os efeitos estruturais - a fragmentação urbana, o consumo de solo, a (in)segurança - quando a sua dedicação exclusiva à função da mobilidade a priva de interações amigáveis com o uso no espaço público.

Devemo-nos então perguntar se nos contentamos com as medidas ditas “ambientais”, benefícios logo anulados pelo aumento do numero de veículos sacrificando espaço de vivência e interação social, ou se nos interrogamos sobre a rentabilidade global do espaço de mobilidade, e queremos um espaço público que seja também traçado urbanizador, a um tempo suporte da urbanidade e da mobilidade.



3. Notas, sobre o “caso português”

Em Portugal os desequilíbrios de acessibilidade e o atraso da infra-estruturação levou ao início, nos anos 80, de um processo de reconversão da infra-estrutura de mobilidade, assente na rodovia. O modelo de mobilidade não deixaria de integrar o fenómeno da expansão urbana, com a consequente fragmentação e “espaçamento” do território, o congestionamento dos acessos aos velhos e novos pólos de centralidade, a rotura dos transportes colectivos. O melhor poder de consumo rapidamente encaminhou a população para o transporte individual. No processo de crescimento, a metrópole ganhou vida, mesmo se desqualificada, nos seus limites enquanto envelhecia na sua raiz. No caso de Lisboa, seguindo as etapas da infra-estruturação:

- > Anterior à 1ª Guerra, a abertura da Av^a da Liberdade e o Plano das avenidas estruturam o crescimento para norte ancorado numa estrutura reticular que altera a forma da cidade;
- > No período entre-guerras o caminho-de-ferro lança a urbanização para Cascais e Sintra e cria-se a rede de transportes públicos interiores, concentrando-se pólos industriais em Alcântara, Xabregas, Barreiro e Sacavém-Alhandra;
- > Nos meados do século acentua-se a expansão para poente com aglomerados pontuais crescendo em torno das paragens do comboio e a urbanização ordenada, de baixa densidade, englobando anteriores núcleos rurais;
- > Na década de sessenta a ponte sobre o Tejo abre a frente sul e a acessibilidade viária leva à urbanização barata e desregulada, do loteamento clandestino e os novos subúrbios da margem sul e novos locais de veraneio desestruturados;
- > Nos anos 80 a aposta na rodovia inicia a expansão no sentido mais lato de área metropolitana, numa primeira fase na direcção linear das infra-estruturas prévias, mas logo o automóvel “cose” todos os interstícios;
- > Nos anos noventa a Expo98 abre um novo tipo de expansão, com o início dos processos de “reciclagem” de territórios obsoletos, lança a “marca” do produto “Espaço-Público”, e impulsiona novas infra-estruturas como a nova ponte, a nova rede de grande capacidade com circulares e radiais expandindo a cidade já difusa.

Hoje, persiste ainda a aposta nas infra-estruturas especializadas que criam mais congestionamento e dispersão urbana “genérica”. Os grandes fluxos, sem adequada distribuição intermodal de transporte e “software” dissuasor (tarifas, park&ride...), ainda assentam na rodovia, impulsionada por novas pontes ou túneis, quase sempre actriz do frustrado assassinato de espaço público preexistente (Marquês) ou potencial (Chelas), em prol de mobilidades logo esgotadas.

O processo de expansão urbana em filamentos radiculares, não torna fácil uma estrutura policêntrica de espaço público contínuo, com mobilidades e continuidades da rede de proximidade, simultaneamente estruturantes da urbanidade e da mobilidade. Onde se ganha e se perde vida urbana (Brandão), é no espaço público: a faculdade de promover a ligação entre lugares, conferindo consistência à nova condição central.

4. Infra-estrutura e domínio do espaço-tempo

Um caso de Software

Poderíamos falar de Jane Jacobs que há quarenta anos inverteu o pensamento sobre a “moderna” separação dos tráfegos do automóvel, dos usos pedonais do espaço público. Falamos de Hans Monderman, um engenheiro de tráfego holandês falecido em Dezembro de 2007, que desenvolveu o princípio do “espaço partilhado”, no desenho de vias urbanas em vários projectos na Holanda a partir das décadas de 80 e 90.

Monderman revolucionou com aquele conceito, o habitual método de trabalho da sua profissão, baseada no cálculo, equacionando a nova abordagem com questões políticas e sociais alargadas sobre o espaço público, a interacção na vida social e o próprio desenho. O desafio da redução da velocidade de circulação dos automóveis em ambiente urbano, cuja solução tradicional assenta em sinais de proibição, obstáculos como balizadores, lombas, e divisões entre vias especializadas, levou-o em 1982 a experimentar o novo conceito, pensando “ao contrário”: remover todos os sinais de trânsito, semáforos, passadeiras de peões e até os lancis entre os passeios e as vias dos automóveis. O raciocínio questiona a separação dos movimentos na via pública que todas aquelas sinalizações promovem e em alternativa propõe a partilha do espaço, contando com a interacção entre os utilizadores, não como algo a evitar a todo o custo, mas como algo próprio à nossa condição de urbanos: *“Retirar os sinais*



Pedro Brandão

obriga a procurar o contacto do olhar, à interpretação da linguagem corporal e à aprendizagem da responsabilidade - a agir como seres humanos normais”.

A sua solução para a cidade de Drachten, com junções nuas de sinalização e obstáculos, mostrou que o trânsito pode reduzir a velocidade (para 30 km/h) e ao mesmo tempo não haver prejuízo geral no tempo do atravessamento relativamente a velocidades antes permitidas da ordem dos 50 ou mais kms/h, por não haver paragens, ao mesmo tempo que se reduziram os acidentes em quase 90%.

Em vez de adicionar novos elementos de obstáculo e de proibição no espaço público sempre que é detectada uma dificuldade, Monderman recorda-nos que a generalização do uso da sinalização foi historicamente devida a uma cultura errónea do controle do risco no planeamento viário. Em 2004 a UE aprovou o financiamento dum projecto para aprofundamento das experiências de *espaço partilhado*, até 2008, demonstrando a teoria de Monderman em seis cidades da Holanda, Bélgica, Reino Unido, Dinamarca e Alemanha.

Monderman, que assegurava que o sistema funciona em vias até 25 mil veículos por dia, já não verá o grande teste da sua teoria - em Londres, onde a Exhibition Road, via de intenso movimento que serve uma Universidade, três museus nacionais com 10 milhões de visitantes/ano, uma linha de metro e várias de autocarros, está a ser redesenhada, como espaço partilhado, com os fundamentos próprios do espaço público, expressos na convicção de Monderman: *“Contacto visual, e interacção entre cidadãos no espaço público, é a mais elevada qualidade que podemos ter num país livre”.*

Referências

- AUGÉ, M. *“Les non-lieux, introduction a l'Anthropologie de la Modernité”*, Senil, Paris 1992
- BORJA, J. Y CASTELLS, M. *“Local y Global, La Gestión de las Ciudades en la Era de la Globalización”*. Taurus, Madrid 1997
- BORJA, J. e MUXI, Z. *“Espacio Publico, Ciudad y Ciudadanía”*, Electa, Barcelona 2003
- BRANDÃO, P. *“A cidade entre Desenhos”*, Livros Horizonte, Lisboa 2006
- JACOBS, J. *“Death and Life of great American Cities”*, Penguin, London 1994
- KOOLHAS, R. *“A cidade genérica”*. Gustavo Gili, Barcelona 2006
- www.nytimes.com/2005/01/22/international/europe/22monderman.html

Drachten, antes e depois do projecto

