

Cidade melhor harmonizada e humanizada: parte II

Infohabitar, Ano V, n.º 260

Cidade melhor, harmonizada e humanizada, e o protagonismo de um espaço público bem desenhado – Parte II

artigo de António Baptista Coelho

Nota inicial: este artigo resulta de uma “releitura” de algumas pequenas partes de um extenso trabalho do autor, já editado e disponível na Livraria do Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) com o título “Habitação Humanizada”.

Introdução

Neste artigo após uma breve perspectiva sobre o que foram os principais aspectos da evolução recente – talvez nos últimos 50 anos – da intervenção no espaço público, considerando-se, especificamente, o desígnio da humanização do habitar, passa-se para o apontamento da linha de actuação estratégica ligada à harmonização de tráfegos, uma linha que tem, naturalmente, tudo a ver, quer com a referida humanização do espaço urbano, quer com a perspectiva de uma cidade estruturalmente pedonalizada, que se defende nesta série de artigos, terminando-se o texto com uma breve reflexão sobre a importância da relação geral entre qualidade de desenho e habitar humanizado, uma relação que é também a base essencial de uma pedonalização viável.

Relembra-se que no primeiro artigo da série, que continua disponível no Infohabitar (editado na passada semana), se abordaram, globalmente, os cenários motivadores para o peão e a importância da boa “convivência” entre peões e veículos.

Na próxima semana pretende-se voltar a estas matérias, através de uma reflexão talvez mais “solta”, ou interiorizada, sobre os aspectos que poderão ir gradualmente (re)construindo a “estrutura” e os conteúdos fundamentais de uma cidade mais amigável e com uma verdadeira e estimulante escala humana em termos funcionais, ambientais e formais.



Fig. 01: uma vista de Hamburgo

A evolução da intervenção no espaço público e a humanização do habitar

Os espaços públicos conformam de maneira mais ou menos atraente a imagem sensível ou mesmo sensual que temos dos espaços citadinos e, tal como defende Michel de Sablet, “eles são locais das vidas mais diversas, oferecendo a maior liberdade de escolha de actividades, portanto, locais de liberdade, locais de socialização que a melhor célula de habitação nunca substituirá; prolongamentos da vida interior, os espaços públicos urbanos servem de receptáculo e mais ainda de vectores das múltiplas aspirações contraditórias dos citadinos que procuram sempre, mais ou menos conscientemente, estarem em relação estreita com a sua unidade de vizinhança, o seu bairro e a sua cidade.” (1)

Considerando-se o desígnio de se (re)fazer uma cidade mais harmonizada e humanizada, designadamente, através de um privilegiar cuidadoso dos usos e ambientes pedonais, a intervenção nos espaços públicos é imprescindível e pode mesmo ser determinante, mas uma intervenção “a sério”, que resolva questões de funcionamento da cidade das proximidades e da cidade maior, mas também questões de definição e caracterização de ambientes mais amigáveis, assim como, também, questões de desenho mais adequado, com mais valia humana e cultural.

Nesta perspectiva e relativamente à história recente da intervenção nos espaços públicos Michel de Sablet sublinha os seguintes aspectos que considera como mais caracterizadores das diversas “gerações” de tipos de intervenção no espaço público citadino (2):

– “A 1.^a geração de espaços colectivos: ou a mediocridade sempre viva, o vazio grandiloquente, o espaço urbano lixo/resíduo, a arquitectura de cidade que se reduz e reduz o espaço público a volumes cortados pela arquitectura (contra-senso semântico e resultado morno) e as super-formas” (Sablet, p. 31).

– “A 2.^a geração de espaços colectivos: ou o miserabilismo, o culto intelectual do vazio monumental, a tradição clássica requeitada, a grandiloquência e o pastiche monumentais exaltando o desprezo pela rua” (Sablet, p. 32).

– “A 3.^a geração de espaços colectivos: ou a boa consciência, os redutores de escala recriam espaços com volumes interessantes, mas os grandes planos continuam a ser espaços de circulação, há um princípio de esforços para modelar sub-espacos entre os imóveis, mas ficamos pela organização da Carta de Atenas, e o reduzido e medíocre mobiliário tem um papel muito elementar” (Sablet, p. 33).

– “A 4.^a geração de espaços colectivos: ou as atribuições da adolescência, a rua pedonal deixa de ser um modelo uniforme, os abrigos abrigam algo, a vegetação já não está «encaixada», a iluminação pública tem o seu papel, já não se trata de vias pedonais alinhadas, a água já não é elemento «estrangeiro»” (Sablet, p. 34).

– A 5.^a geração de espaços colectivos ou a metamorfose urbana: Espaço verde? Praça? Fonte? O que importa. Concepção global e interpenetração das funções criam urbanidade (Sablet, p. 36).

– E uma outra geração “desalinhada”, mas significativa de “operações de renovação baseadas no zoning e no arejamento do tecido, que quebraram a continuidade da rede de espaços públicos e que muitas vezes equiparam, mas não resolveram” os mais diversos e críticos problemas urbanos (Sablet, p. 28).

Esta perspectiva, que aqui nos traz Michel de Sablet, de conhecimento da evolução das “famílias” formais/funcionais de intervenção nos espaços públicos, é claramente de “primeira linha” em termos de se reflectir sobre como melhor harmonizar e humanizar as nossas cidades, o autor dá-nos matéria para pensar sobre o que se fez nos espaços públicos ao longo de decénios, desde as intervenções praticamente “alienígenas” a uma actualidade em que já consideramos o espaço público urbano como verdadeiro protagonista de uma urgente qualidade de vida cidadina na qual é fundamental dar um posição central aos habitantes e especificamente aos habitantes a pé, numa cidade do vagar que nos (re)conquiste em termos de hábitos e de afectos.

Nestas matérias importa aprender, tal como em outras áreas, com o que foi melhor e pior feito, designadamente, em Portugal e fora do país, havendo a noção de que, se em termos da edificação poderá não haver paralelismos muito significativos, nesta área do exterior público pode haver realmente muito a ganhar com o conhecimento aprofundado das muitas tentativas operacionais e soluções específicas tentadas e dos muitos resultados obtidos; e nesta perspectiva, por exemplo, uma obra, relativamente recente, de Virginie Picon-Lefebvre (3), sobre a concepção das formas urbanas mais recentes é, sem dúvida, um elemento útil a considerar.

E nesta perspectiva talvez falte, em Portugal, um estudo prático e de divulgação sobre o que de melhor se tem feito para se (re)criarem partes de cidade mais harmonizadas e amigáveis; um estudo onde terá, sem dúvida, lugar cativo uma pequena viagem pelo “nosso” vocabulário formal e funcional dos tradicionais elementos que fazem cidade – das travessas às pracetas –, visando também poder começar a entender como tais

elementos se poderão converter positivamente a novos usos urbanos, mas sem perder as suas qualidades vivenciais e cívicas.



Fig. 02: a excelente intervenção pedonal no Rossio, em Lisboa.

Harmonização de tráfegos

Tal como se apontou, brevemente, no primeiro artigo desta série, a harmonização de tráfegos e a, associada, temática dos modos “suaves” de tráfego e dos modos de acalmia de tráfego são todos aspectos que merecem um adequado aprofundamento, pois têm uma actualidade evidente, seja em termos da agradabilidade e funcionalidade que podem induzir na vida nas cidades, seja nas suas importantes consequências em termos de circulação, acessibilidade, segurança e agradabilidade/conforto nas vizinhanças residenciais, onde têm evidentemente uma relação extremamente directa com os aspectos da humanização do habitar.

Apenas para avançar, um pouco mais, nesta temática de uma muito desejável aliança entre a humanização do habitar e a suavização – pode-se também designar humanização – do tráfego cidadão, apontam-se, em seguida, algumas opiniões de Jane Jacobs (4) e de Spiro Kostof (5).

Jane Jacobs (1961) aborda vários temas essenciais na questão da harmonização de tráfegos:

– “É muito fácil atribuir a decadência (da cidade) ao trânsito... aos imigrantes.. ou aos caprichos da classe média. Os motivos da decadência das cidades são mais profundos e complexos. Dizem respeito ao que pensamos ser desejável e a à nossa ignorância a respeito do funcionamento das cidades... as mudanças devem ser contínuas, graduais, complexas e mais suaves” (Jacobs, p. 353).

– “A separação entre peões e veículos só é possível contando-se com a redução estrondosa do número de veículos nas cidades. De contrário os estacionamento, as garagens e as vias de acesso à volta das zonas pedonais ... seriam medidas de desintegração e não de recuperação urbana” (Jacobs, p. 383).

– “A vida atrai a vida, a separação dos pedestres não pode ser capricho (Jacobs, p. 388). As ruas de pedestres se constituírem barreiras para os automóveis estacionados ou em movimento em volta de áreas intrinsecamente frágeis e fragmentadas podem ocasionar mais problemas do que solucioná-los” (Jacobs, p. 298).

– “Ocorre pressão (positiva) sobre os automóveis quando se criam condições (de acalmia de tráfego) menos favoráveis para eles... A redução de automóveis tem de ser medida de base, mas ligada ao estímulo do uso do transporte público, e a pressão da cidade sobre o automóvel não pode ser arbitrária nem negativa e tem de ser uma medida gradual e com um amplo tempo de aplicação” (Jacobs, p. 404).

– “(mais do que zonas pedonais) Calçadas largas são imprescindíveis... filas duplas de árvores... alargar e intensificar uso de calçadas com uso constante e o leito da rua seria assim automaticamente estreitado” (Jacobs, p. 405).

...

Nestes textos Jane Jacobs põe em relevo a importância de se aprender com a boa cidade como fazer a cidade melhor, de certa forma numa comunhão de ideias com as últimas considerações de Sablet, pensando-se a cidade habitada verdadeiramente ao serviço de quem a habita, de quem a marca, de quem a sente em pormenor quando a percorre a pé e quando nela permanece, usando-a como se usa a própria casa.

Spiro Kostof (1992) aborda, também, vários temas essenciais na questão da harmonização de tráfegos, tendo em vista uma cidade mais amigável:

– “O mais importante aspecto do apoio ao peão (após todos os falhanços em áreas urbanas centrais e em zonas pedonais e comerciais específicas) liga-se não ao desenho de pólos comerciais, mas sim ao de vizinhanças residenciais ... através de um novo tipo de rua residencial designado woonerf, literalmente “living yard” (pátio residencial), por Niek De Boer da Universidade Técnica de Twente em 1963: uma rua cuja principal função não é a circulação e o estacionamento automóvel, mas sim o andar a pé e o recreio.

Nos meados dos anos 70 após vários ensaios o Woonerf foi nacionalmente adoptado na Holanda e mereceu um sinal de tráfego distinto. O pedido de redesenho/reconfiguração de uma determinada rua parte dos seus respectivos residentes. Elementos que distinguem claramente das restantes vias: pavimentos com aspecto ambíguo que distinguem da imagem da estrada; elementos de acalmia de tráfego de veículos; e inserção de verde urbano e de estacionamento repartido de forma a bloquear linhas de vista com continuidade...

O conceito na Alemanha transformou-se no de “rua viva/vivível” (Wohnstrasse) e acabou por ser exportado para os USA ... (e reinterpretado por) Duhany: ruas mudam de carácter do formal para o informal, volumes são bem definidos, vistas fechadas, há uma paisagem de rua partilhada com o carro, mas desenhada em torno das necessidades e dos prazeres pedonais ... e descobriram que é necessário nova regulamentação neste sentido pois de contrário estas ideias são frequentemente ilegais” (Kostof, p. 240-242).

– “No passado a rua era o lugar onde as classes sociais se misturavam. Era o palco de cerimónias solenes e espectáculos improvisados, de observação humana, de comércio e de recreio... esta rua do passado era um sítio pouco saneado, física e moralmente, mas era também escola e palco de urbanidade... Em tudo isto o contentor contava, com certeza, mas não era o que mais contava... É por isso que não entendo o reviver do contentor sem um compromisso solene de o reinvestirmos com verdadeiro vigor urbano, com urbanidade. Enquanto... escaparmos à tensão social, agendarmos encontros com amigos e alegremente passearmos sozinhos em caixas de metal reluzentes, climatizadas e musicais, a rua renascida será um local que gostamos de visitar talvez frequentemente, mas não habitar – um espaço de brincadeira, um museu.

E também constituirá o sítio de enterro das nossas esperanças de exorcizar a pobreza e os problemas ao confrontá-los diariamente; o sítio de enterro das nossas esperanças de aprender uns com os outros; o sítio de enterro da excitação não ensaiada, da acumulação do conhecimento dos modos de ser e viver e dos benefícios residuais de uma vida pública” (Kostof, p. 243).

De certa forma Kostof aprofunda e justifica a necessidade e a urgência de termos uma cidade intensa e intimamente vivida e não haja dúvida que esta “nova” forma de pensar a cidade tem excelentes e “recentes” modelos realizados, por exemplo, em Portugal, como é o caso dos Bairros de Alvalade e de Olivais Norte/Encarnação em Lisboa, os dois com desenhos bem distintos, mas igualmente sensíveis a uma cidade melhor, porque mais agradável e humanizada.



Fig. 03: harmonização de tráfegos e velhas soluções ainda válidas.

Relação geral entre desenho e uma cidade mais amigável e humanizada

Entre as mais recentes lições de Herman Hertzberger e as mais velhas, mas igualmente, preciosas lições de Gordon Cullen passam muitas das preocupações para com uma cidade mais humanizada.

Tal como diz Herman Hertzberger nas suas Lições de Arquitectura: (6)

– “A arquitetura deve ser generosa e convidativa para todos, sem distinção... O arquiteto é como o médico ... deve simplesmente providenciar para que aquilo que pratica faça com que alguém se sinta melhor” (p. 267).

– “Devemos ter cuidado para não deixar buracos e cantos perdidos e sem utilidade, que como não servem para nenhum objetivo, são «inabitáveis». Um arquiteto não deve desperdiçar espaço... pelo contrário deve acrescentar espaço... também em lugares que em geral não despertam atenção, isto é, entre as coisas” (p. 186).

– “Onde quer que haja desperdício de espaço para o trânsito, os edifícios se tornam isolados, distantes entre si, isso faz com que seja impossível que o espaço urbano evolua organicamente” (p. 192).

E ainda Hertzberger nas suas Lições de Arquitectura (p. 193) citando Aldo van Eyck (1962): “Faça de cada coisa um lugar, faça de cada casa e de cada cidade uma porção de lugares, pois uma casa é uma cidade em miniatura e uma cidade é uma casa enorme. O espaço deve ser articulado para criar lugares ... quanto mais articulação houver, menor será a unidade espacial, e, quantos mais centros de atenção existirem, mais o efeito total será individualizante.”

Uma cidade mais generosa e convidativa, uma cidade coesa, uma cidade sem espaços abandonados, uma cidade com imagens cuidadas e “desenhadas” ao serviço de uma cultura e de quem a habita no dia-a-dia, e aqui chegamos ao velho e bom Gordon Cullen (7), um autor cuja importância é hoje em dia urgente redescobrir e reafirmar, pois as suas ideias são essenciais para o aprofundamento da qualidade do desenho, da caracterização e da criação de uma cidade melhor e de uma paisagem urbana melhor pormenorizada; fiquemos então, brevemente, com Cullen em alguns dos caminhos vitais de estudo/projecto de imagem urbana por ele propostos:

– “Será possível manipular todos os matizes de escala e estilo, de materiais e cor, de carácter e individualidade e, justapondo-os, criar algo que seja verdadeiramente proveitoso para a colectividade” (p. 12).

– “As estatísticas são coisas abstractas; ao ser transportadas para planos e depois os planos convertidos em edifícios, o resultado carece de vida. O resultado não será mais do que um diagrama tridimensional, no qual se exige que a pessoa humana viva” (p. 12).

– “O conformismo mata, aniquila; a diferenciação, pelo contrário, é fonte de vida ... E tudo é unificado pelo fogo e pela vitalidade da imaginação humana, e assim torna-se possível fazer habitações para homens” (p. 13).

– “A questão essencial é que na opinião do público o planeamento oficial é frio, técnico e estéril, enquanto que na minha opinião uma boa planificação não é senão uma rua ampla e direita, com árvores de copa recortada dos dois lados... e basta! E tudo é bem diverso. A

composição de um conjunto urbano é potencialmente uma das mais emotivas e variadas fontes de prazer” (p. 15).

– “Em primeiro lugar, há que «forçar» a paisagem urbana, é difícil manter um princípio geral e, em vez disso, é mais fácil acarinhar o particular. Subdividindo o conjunto nas partes componentes” (p. 16).

– “A paisagem urbana constrói-se ... Primeiro, objectivamente, através do senso comum e da lógica, baseados nos benévolos princípios da riqueza, da amenidade, da experiência e da privacidade ... Qual a base de partida? A única possível é estabelecer a forma com a qual o ser humano estabelece contacto com o que o rodeia. Clara e sobriamente, afirmando-se....(um sistema de relações)... Ao criar um sistema, devemos procurar essencialmente organizar o campo de tal forma que os fenómenos urbanos se integrem logicamente” (p. 194-195).

Deixemos os comentários sobre algumas destas fundamentais considerações de Gordon Cullen para próximos artigos desta série, pois há aqui caminhos de grande importância e actualidade e, para já, e num último desenvolvimento destas linhas de pensamento, neste caso referidas aos recentes estudos de Andres Duany (8), sublinhemos ainda que o desenho urbano pode ser considerado como verdadeira arte cívica, o que é, sem dúvida, uma perspectiva com grande interesse, que sempre esteve na mente de quem projecta, mas que frequentemente é mal aplicada.

E fiquemos, então, neste artigo, com a ideia final de se poder vir a recuperar esta noção de “arte cívica” como forma de encarar um desenho urbano ao serviço de uma adequada harmonização funcional e ambiental e de uma cidade claramente amigável e marcada pela escala e usos humanos.



Fig. 04: uma praceta de Roma.

Notas:

(1) Michel de Sablet, “Des espaces urbains agréables à vivre – places, rues, squares et jardins”, 1991, p.16.

(2) Michel de Sablet, “Des espaces urbains agréables à vivre – places, rues, squares et

jardins”, 1991.

(3) Virginie Picon-Lefebvre, “Les espaces publics modernes”, 1997.

(4) Jane Jacobs, “Morte e vida das grandes cidades”, trad. Carlos Mendes Rosa, 2001 (1961).

(5) Spiro Kostof, “The City Assembled – The elements of urban form through history”, Londres, Thames & Hudson, 2004 (1992), p. 240-242.

(6) Herman Hertzberger, “Lições de Arquitetura”, 1996 (1991).

(7) Gordon Cullen, “El Paisaje Urbano – Tratado de estética urbanística”, Barcelona, 1977 (1971).

(8) Andres Duany, Elizabeth Plater-Zyberck e Robert Alminana, “New Civic Art : Elements of Town Planning”, 2003.

Infohabitar, Ano V, n.º 260

Lisboa, Encarnação – Olivais Norte, 23 de Agosto de 2009

Edição de José Baptista Coelho

Etiquetas: [cidade do peão](#), [escala humana](#), [espaço público](#), [habitar a cidade](#), [harmonizar peões e veículos](#), [requalificação urbana](#), [uso do espaço público](#)