

Um sistema de espaços livres para São Paulo

MARIA ANGELA FAGGIN PEREIRA LEITE

DISSCUSSÕES sobre os sistemas de espaços livres públicos na cidade de São Paulo têm sido recorrentes desde a segunda metade do século XX, seja nos meios acadêmicos, seja nas áreas de planejamento e gestão urbana. Nos estudos acadêmicos, é difundida a ideia de que toda cidade possui um conjunto de espaços livres públicos e privados, planejado ou não, formando um tecido que constitui, com surpreendente frequência no Brasil, o maior percentual do solo de suas cidades, mesmo nas mais populosas, como é o caso de São Paulo (Magnoli, 1983). Ainda assim, é costumeira, entre nós, a referência aos espaços livres da cidade como estruturas independentes do seu entorno edificado, bolsões de alívio dos males da urbanização ou, o que é ainda mais frequente, como territórios perigosos e hostis ao desenvolvimento de diversas e desejáveis formas de sociabilidade, dada sua histórica vocação para abrigar tudo o que não se submete às regras de civilidade socialmente estabelecidas.

O sistema dos espaços livres urbanos constitui um complexo em inter-relação com outros sistemas – de drenagem, de transportes, de proteção – cujas funções podem com as dele coincidir ou apenas justapor-se, tecendo relações de conectividade e complementaridade com a preservação, a conservação e a requalificação ambientais, a circulação e a drenagem urbanas, as atividades de lazer, o imaginário, a memória e o convívio social públicos. Inserido no contexto da cidade e integrado ao entorno, tal sistema tem como elemento organizador a ideia de um viver urbano denso, variado e imprevisível, tão ao gosto do modelo urbanístico português que nos empresta suas características (Queiroga, 2009, p.94). E tem como elementos constituintes ruas, praças, parques, quintais, pátios, estacionamentos descobertos, lotes vagos, glebas, rios e represas, áreas cultivadas ou remanescentes da cobertura vegetal original, nas diversas escalas de entendimento e intervenção, todos relacionados aos processos urbanos e econômicos que incidem sobre a cidade e à intensa convivência social que se constitui por meio de relações complementares entre o público e o privado. E mesmo que incompatíveis, numa primeira avaliação, com a vida pública contemporânea, cuja base de consumo determina a sociabilidade restrita que tem servido de parâmetro para inúmeros projetos, deve a ela ser conectada, complementando-a e enriquecendo-a.

Praças, ruas, jardins e parques, em suas múltiplas funções, constituem o cerne do sistema de espaços livres das cidades, e neles a sociabilidade não pode ser relegada a plano secundário, nem ofuscada pelas questões ecológicas e am-

bientais, tema que pretende ser a tônica do momento. Até porque os processos econômicos vigentes no mundo contemporâneo continuam a ser estruturados em bases antiecológicas e ambientalmente discutíveis.

Um sistema de espaços livres com essa formação e com essas funções tampouco pode resumir-se a um corredor ecológico, como aquele que, no imaginário de sabor bucólico que anima os moradores da cidade de São Paulo, acompanharia seus cursos de água numa sequência concebida com o propósito primordial de embelezar uma cidade tida, por eles, como feia e desinteressante. Delinear-se-ia melhor na profusão de calçadas arborizadas, praças, jardins e parques efetivamente integrados entre si e com as demais funções da cidade e do urbano, na rede articulada de elementos com localizações, desempenho e tamanhos variados, tal como sugerem o termo sistema e seus elementos constituintes. E teria como elemento organizador central o fato de ser constituído por lugares públicos ou espaços públicos.

Por sua vez, os principais atributos de um espaço público são aqueles que têm relação com a vida pública, com a urbanidade. Para Sorre (1984, p.116-7), é a possibilidade de entrar em contato com uma extensa diversidade de situações e pessoas o que define a urbanidade, sugerindo, para que tal espaço possa operar uma atividade pública, que ele permita, em primeiro lugar, a copresença de indivíduos, fato intrinsecamente relacionado às condições de sua formação.

A formação dos espaços públicos obedece, em cada lugar, a determinantes variadas e específicas. Nas cidades europeias, de modo geral, essa formação respondeu às emergentes exigências sociais na passagem da Idade Média para o Renascimento, período que demandava um conjunto de espaços urbanos com capacidade de abrigá-las e de contrapor-se aos jardins dos mosteiros e outras áreas arborizadas que pouco ou nada se relacionavam com a vida pública então existente. Os espaços públicos assim formados abrigavam as inúmeras manifestações da vida civil que florescia com o fortalecimento de um poder independente da Igreja, o ressurgimento do comércio e as preocupações com a beleza e a estética das cidades. Suas funções principais eram o encontro e o comércio, mas podiam, também, abrigar rituais variados, casamentos, funerais, execuções, comemorações, teatro, torneios, corridas (Bakhtin, 1987, p.132). Atividades que, tendo a copresença como condição, sinalizavam já a separação entre sociedade e Estado, preparando o terreno para a separação das esferas pública e privada que se consolidaria com a emergência da sociedade burguesa.

A esfera pública que assim se constituía pode ser entendida como a esfera das pessoas privadas reunidas num público objeto da autoridade do Estado, e a condição para seu desenvolvimento foi o surgimento de instituições específicas, funções culturais das cidades que viabilizariam a representatividade desse poder civil (Habermas, 1984, p.48).

O espaço público – espaço de propriedade pública e sobre o qual age o poder público para prover as condições de funcionamento urbano ou espaço

de apropriação pública onde se realizam as ações da esfera pública – não é, portanto, a esfera pública e nem o lugar necessário de sua realização, mas tem nos seus elementos constituintes importantes aliados para essa realização. Pois, para Habermas, a esfera pública, historicamente constituída com o fortalecimento da burguesia, acompanha a crescente complexidade das sociedades capitalistas. O autor não perde de vista a formação do Estado moderno como fundamental determinante da esfera pública das sociedades democráticas e, nessa linha de argumentação, a formação de um sistema de espaços públicos que lhe dê suporte. Mas pode-se dizer, também, que, mesmo onde inexistiu um sistema feudal, como na América Latina, a constituição do sistema de espaços públicos aportou com a Expansão Quinhentista, e se espalhou no bojo do sistema produtivo ali implantado, com a regulamentação do logradouro público avançando mesmo antes do reconhecimento da esfera pública (Marx, 1991, p.71).

E é preciso não esquecer que tal sistema produtivo, especialmente no Brasil, ao mesmo tempo que trazia consigo a sugestão de uma vivência urbana apoiada em princípios e valores do poder civil emergente, promovia diariamente o ataque mais impiedoso aos recursos naturais do território, contribuindo para a sólida, se não irreversível, separação entre cidade e natureza, cujas consequências moldam ainda hoje as feições de nosso cotidiano urbano.

Os exploradores e missionários do século XVI raramente sugerem que a floresta, de alguma forma, se imiscuía em seus afazeres. Poucas vezes relatam qualquer dificuldade em atravessá-la e diversos deles, despachados pelos primeiros expedicionários, penetraram centenas de quilômetros com aparente facilidade. (Dean, 1997, p.53)

No curso de mais ou menos duzentos anos, destruiu-se esse precioso estoque de informações sobre a mata que permitia não só a sobrevivência, mas, especialmente, a difusão de usos, hábitos e relações com a natureza tropical que, então, se tornou distante e esvaziada de propósitos humanos. A preocupação em compor um cenário urbano que negasse a paisagem circundante fez que o “quadro natural, exuberante às vezes, que acolhia nossas cidades fosse por elas desprezado e ferido seguidamente” (Marx, 1980, p.64). E sobre esse quadro original desprezado viriam a incidir, posteriormente, questões de desenvolvimento urbano que terminaram por tornar irreconciliáveis as necessidades das cidades e as exigências de seu ritmo natural.

Natureza e nostalgia

Em que pesem as inúmeras diferenças entre os processos de produção do território por que passaram as metrópoles mundiais, existe uma raiz comum entre elas, que é o fato de que, em um determinado momento de sua história, elas extravasam seus limites locais para se tornarem pontos de interesse e de convergência de atividades econômicas, de comando financeiro, de concentração da produção científica e cultural, e do desenvolvimento de todas as formas de comunicação, o que lhes confere capacidade crescente de gerar fluxos indispen-

sáveis ao trabalho produtivo. Independentemente das características particulares que esse processo adquire em cada situação específica, de modo geral, as cidades com dimensões metropolitanas, por meio de mecanismos de concentração e dispersão, ou de criação e difusão, ganham, por essas suas potencialidades de estruturação do território, o dom da onipresença, o poder de comando e a capacidade de organização dos espaços da produção e do consumo. Mas tornam-se, também, essencialmente, os lugares da pobreza. São os lugares onde os subespaços mais lentos ou menos receptivos ao gigantismo das economias globalizadas são continuamente redefinidos para permitir viabilizar os novos processos produtivos. É por isso que, nas palavras de Milton Santos (1994a, p.49), “os pobres e a economia pobre se instalam dentro das metrópoles e, às vezes, no seu centro, nas áreas abandonadas pelas atividades mais poderosas”.

Esse processo vigoroso de ocupação de espaços ociosos, que desenraíza e, frequentemente, elimina formas consolidadas de sociabilidade é, também, fator de acirramento das contradições entre classes sociais no cotidiano das cidades com reflexos tanto na construção e modificação da esfera pública quanto no projeto e uso dos espaços públicos que a ela respondem. O cotidiano, entretanto, sempre se enriquece com o desenvolvimento da informação e da comunicação, ganhando relevo as novas dimensões dessa esfera da vida, entre elas a que parece ser a principal, a dimensão dos espaços públicos e coletivos.

Para alguns autores, o cotidiano tem um ritmo regular que se opõe a tudo o que é excepcional e, em suas repetições cíclicas, pode ser considerado como um conjunto de ações que se assemelham a uma simples e corriqueira prática do hábito. Entretanto, as frequentes referências ao cotidiano desordenado de cidades ocupadas por imigrantes e marginais, com sistemas de transportes insuficientes e ineficientes e com espaços livres perigosos, penetram intensamente o imaginário da classe média urbana, que articula a seu desejo de exclusividade um viés repressivo e preconceituoso para demandar os espaços livres com o estilo cenográfico e idealizado, correspondentes à vida do campo, longe dos males da cidade e de suas contradições e conflitos (Sun, 2008).

Com a expansão das modernas classes médias urbanas, no século XX, a esfera social tem sido crescentemente fortalecida pela ideologia do consumo de bens de necessidade imediata, mas sobretudo de bens simbólicos, que asseguram status urbano a indivíduos e grupos sociais. Assim, nas sociedades capitalistas democráticas modernas ser cidadão é ter seus direitos civis e de consumidor respeitados, inclusive o direito de se alienar politicamente, sem falar no direito – dos que possuem capital – de explorar recursos naturais e humanos, acumulando privadamente riquezas, fato que também ocorreu nas sociedades complexas pré-capitalistas, porém que não se constituía no maior valor socialmente reconhecido. (Queiroga, 2009, p.89)

É essa uma condição que inviabiliza o estranhamento, já que as cidades mundiais, em franco processo de crescimento, desvinculam suas reais necessidades da existência de espaços que as preenchem, privilegiando aqueles cujas

dimensões e distribuição têm, a cada dia, menos relação com a gravidade dos problemas ambientais e ecológicos que elas devem enfrentar. Sem uma relação clara entre causa e efeito na dimensão ambiental das questões do cotidiano da cidade, não há estranhamento, mas um descompasso que inviabiliza a formação de um sistema de espaços públicos como suporte das manifestações do poder civil visando à realização de uma esfera pública em crescente complexidade.

Michael Brill (in Sun, 2008, p.20) aponta a atitude nostálgica de uma vida pública ilusória como determinante dos projetos urbanos contemporâneos que se desenvolveram a partir de uma visão idealizada, nas cidades americanas, de espaços centrais multifuncionais. Para ele, essa nostalgia tornou-se uma ideologia de projeto segundo a qual o espaço público bucólico traria automaticamente de volta uma antiga vida pública perdida e que, provavelmente, nunca existiu na forma imaginada pela sociedade contemporânea. Num contexto pautado por segmentação, pluralismo e estratificação social, não há lugar para vida pública diversificada, democrática e sem distinção de classes, e, sendo assim, as alterações da sociabilidade que acompanham a contínua evolução do processo civilizatório são a causa da transformação do espaço público. E não sua consequência.

O enfoque da paisagem que reduz a natureza a uma moldura de isolamento da urbanização e seus males é o mesmo que enfatiza a qualidade dos parques com expressões como antídoto, contraposição e refúgio, reforçando uma hostilidade dissimulada contra a cidade e sua energia (Jacobs, 2000) e inviabilizando sua integração com as demais funções do cotidiano urbano. A eventual união entre os dois polos é estabelecida, na atualidade, por meio da defesa emocional do ambiente sustentável, produto que, nas atuais condições mundiais de produção e consumo, contém traços evidentes de distinção social e econômica. Mas que deve ser almejado e reivindicado por todos, fazendo crescer a ilusão de que criar parques, praças e demais espaços livres de caráter contemplativo representa um avanço e não uma oposição ao conceito essencial de público: a promoção, pelo uso, da integração entre pessoas de todas as classes sociais.

Um sistema de espaços livres ou um conjunto de espaços livres?

É na manifestação cotidiana das contradições e dos conflitos da cidade que podem ser encontradas e lidas dinâmicas por meio das quais nossa sociedade cria e recria a esfera pública. E o espaço público, associado à ideia de localização, acessibilidade e distribuição, lazer e conservação de recursos naturais é o elemento urbano fundamental para o desempenho das liberdades públicas que instância cultural sugere. Como tal, inscreve-se tanto nos processos de produção do território quanto nas feições que as cidades adquirem em resposta às funções que desempenham em cada momento, tornando indispensável definir uma periodização que compreenda lógicas próprias e circunscreva os processos urbanos. Porque, de acordo com Santos (1994a, p.61), “a cada momento histórico as heranças dos períodos passados têm papel ativo na divisão territorial do trabalho atual” e no uso da cidade e de seus espaços livres.

Tal periodização, na cidade de São Paulo, não obedece a um consenso entre os diversos autores que se dedicam a esse tema. Para Souza (1998), os principais períodos do processo de produção do território da cidade correspondem à vila fulgurante (1554-1640); à capital provincial (1640-1840); à metrópole prenunciada (1840-1900); à metrópole locomotiva nacional (1900-1945); à metrópole vertical (1945-1964); à metrópole moderna ou metrópole sobre pneus (1964-1982); à metrópole da gestão democrática (desde 1982).

Reis Filho (1994) propõe períodos com extensões de tempo mais longas que identificam distintas fisionomias da cidade: a velha cidade de taipa (1554-1888); a cidade europeia (1889-1930); a cidade modernista (1930-1960); a metrópole centralizada e congestionada (1960-1990).

Para ambos os autores, as mudanças sofridas pela cidade nos diversos períodos convergem para caracterizar o processo de industrialização como marco de um ciclo de expansão metropolitana. E embora Reis Filho enfatize em sua obra a perda do caráter e a dificuldade de estabelecimento de uma fisionomia para São Paulo, fica patente, em seus escritos, o descompasso entre demanda e oferta de espaços livres públicos compatíveis com a fisionomia e com as funções que a cidade passa a exercer em cada período. Mas é preciso reconhecer que, nesses períodos, a multiplicidade de funções eficientes desempenhadas pela cidade levou à concentração financeira, econômica, cultural, informacional traduzida em alterações e descompassos da função urbana e em modificações brutais da lógica interna da cidade, mas também em uma surpreendente operação de estranhamento, condição ímpar para a superação do cotidiano como hábito.

De acordo com Sun (2008, p.77), “a prescrição do saneamento e da proteção dos recursos hídricos contemplada nos desenhos dos parques e sistemas de áreas verdes inaugurados por Olmsted na Boston do final do século XIX seria adotada na ocupação das várzeas do Tietê em São Paulo, desde os primeiros planos integrados da cidade – o Plano de Avenidas na década de 1930, e o PUB, Plano Urbanístico Básico, de 1968”, além de alimentar a proposição e a criação, na década de 1980, de dois parques associados ao controle de inundações, um a montante e outro a jusante da cidade.

O Plano de Avenidas de São Paulo, elaborado pelo engenheiro Francisco Prestes Maia, então prefeito da cidade em 1930 – período que a define como cidade modernista, segundo Reis Filho (1994), ou como locomotiva nacional, segundo Souza (1998) –, apostava numa ampla reestruturação do sistema viário, com as diversas áreas da cidade integradas por meio de avenidas radiais convergentes para a área central e complementadas por um sistema de parques e espaços livres de diferentes tipos e escalas. Sugeria, já naquele momento, uma ordem subordinada ao viário, numa referência mais associada ao passado urbanístico das grandes cidades americanas e europeias do que ao futuro de uma cidade em crescimento na América Latina.

Tais preceitos, de certa forma, contribuíram para a posterior disseminação

das autopistas urbanas, solução que, adotada em São Paulo a partir dos anos 1960 – metrópole centralizada e congestionada para Reis Filho (1994), ou metrópole sobre pneus para Souza (1998) –, destruiu enormes porções do tecido urbano e, com elas, os espaços livres de circulação e estar de pedestres, criando barreiras ainda mais profundas do que as linhas de trem que cruzavam e dividiam a São Paulo do final do século XIX – a cidade europeia ou a metrópole prenunciada.

O conjunto dos espaços livres públicos da cidade de São Paulo, a despeito das sucessivas supressões e mutilações que sofreu ao longo do tempo, parece ter sido concebido e consolidado com o propósito de promover, mesmo que de forma pontual e descontínua, uma sociabilidade voltada para a recreação e os esportes, buscando, eventualmente, a melhoria do ambiente urbano e a preservação de recursos naturais. Ao final do século XX, na metrópole de gestão democrática proposta por Souza (1998), novas formas de vida pública fizeram proliferar, num mundo que já se pautava pela circulação e pelos meios de torná-la mais eficiente, espaços privados e semipúblicos como integrantes de uma sociabilidade peculiar. Negando a primeira, essa nova sociabilidade encontrou nos *shopping centers*, centros empresariais e calçadões elementos aptos ao desempenho de uma função da esfera pública que não necessita do espaço público para sua realização. Essa característica, contraditoriamente, assegurava aos elementos constituintes do conjunto de espaços livres da cidade tanto o sentido de espaços de propriedade pública quanto o de espaços de apropriação pública sem que houvesse necessidade de copresença.

O precedente tecido urbano integrador, se não quanto ao uso, ao menos no que respeita à sua concepção, foi sendo substituído por um tecido excludente e “perversamente insistente na mensagem antiurbana enraizada nos méritos da baixa densidade e da preeminência social do isolamento” (Sun, 2008, p.72), pintando, na cidade de São Paulo, um retrato urbano com as cores da abolição da ideia de vida pública e de homem público. Para Balbim (2003, p.101), “é assim que se perde o valor do espaço público enquanto tempo concretizado de todos e se resume a história da cidade aos poucos lugares da memória”.

Naturalmente, alguns avanços foram obtidos, no que diz respeito ao reconhecimento de outras formas de sociabilidade presentes no projeto dos espaços públicos de São Paulo, mesmo que tais avanços possam, ainda, estar inscritos num entendimento de projeto urbano vigente no início do século XX. Mas há, ainda, uma questão de conflito de uso e adaptabilidade das demandas de séculos precedentes às exigências do século XXI e ao novo período histórico definido por Santos (1985) como período técnico, científico e informacional.

Obsolescência e renovação

Esse período, de acordo com o autor, se inicia em 1984 e se define pela presença cada vez maior e mais importante de artefatos destinados a viabilizar a simultaneidade e a instantaneidade das ações. De maneira diversa dos períodos anteriores, agora os fluxos de informação estão dissociados dos fluxos materiais, isto é, embora superpostos, suas lógicas próprias não exigem contiguidade

de ações e de infraestrutura para sua realização. Os meios de comunicação são plenamente difundidos e rápidos, e a tecnologia constitui-se como uma força autônoma que subordina as outras variáveis em termos de operação, evolução e possibilidades de difusão.

A tecnologia da comunicação permite inovações que aparecem, não apenas juntas e associadas, mas também para serem propagadas em conjunto. Isto é peculiar à natureza do sistema, em oposição ao que sucedia anteriormente, quando a propagação de diferentes variáveis não era necessariamente encadeada... A instantaneidade e a universalidade na propagação de certas modernizações desmantela a organização do espaço anterior. Constitui, sobretudo, um fator de dispersão que se opõe de uma forma muito clara aos fatores de concentração conhecidos pelos períodos anteriores. (Santos, 1985, p.27-9)

São fatores de concentração o tamanho das empresas, as indivisibilidades das inversões e as economias e externalidades urbanas e de aglomeração necessárias para implantá-las. E de dispersão, as condições de difusão de informações e de modelos de consumo.

Na atualidade, não há continente nem país em que não se disponha das mais avançadas técnicas de comunicação e difusão, o que não era verdade há 40 ou 50 anos. Não há lugar que não seja alcançado pela informação elaborada por meia dúzia de grandes empresas capazes de produzir uma interpretação dos fatos adaptadas para os diferentes lugares do mundo. E é isso que faz que os lugares estejam todos ligados uns aos outros ou, pelo menos, que o mundo seja feito de lugares que têm a possibilidade, realizada ou não, de comunicação imediata, tudo contribuindo para a concentração, em uns poucos pontos privilegiados do espaço, das condições para a realização das atividades importantes para o período. Isso, para Milton Santos, é o meio técnico, científico e informacional.

O tempo-espaço qualificado pelas inovações técnicas se irradia a partir das áreas onde o capital se concentra com maior força e interesse, e é possível afirmar, concordando com Balbim (2003), que a partir de então são tomados com maior consideração os fluxos imateriais de toda ordem e priorizado seu poder dominante sobre as mais diversas relações materiais no território, tanto de permanência quanto de mobilidade das pessoas e dos objetos. Entretanto,

A gestação do novo, na história, dá-se freqüentemente, de modo quase imperceptível para os contemporâneos, já que suas sementes começam a se impor quando ainda o velho é quantitativamente dominante. É exatamente por isso que a qualidade do novo pode passar despercebida. (Santos, 2000, p.141)

No caso do mundo atual, temos a consciência de estar vivendo um novo período, mas o novo que mais facilmente apreendemos é a utilização de formidáveis recursos da técnica e da ciência pelas novas formas do grande capital, apoiadas por formas institucionais igualmente novas. Uma possível paisagem social delineada a partir do final do século XX resultaria do abandono e da superação do modelo atual, em que a centralidade é ocupada pelo dinheiro em suas

formas mais agressivas e sustentadas por informação ideológica, e sua substituição por outro, capaz de garantir para o maior número de pessoas a satisfação de necessidades essenciais para uma vida digna, relegando a uma posição secundária as necessidades fabricadas e impostas por meio da publicidade e do consumo. Nesse período, o interesse social suplantara a atual precedência do interesse econômico e tanto levaria a uma nova agenda de investimentos como a uma nova hierarquia dos gastos públicos, empresariais e privados. E é aí que se delinea a discussão sobre o sistema de espaços livres no urbano e nas cidades.

Na realidade há duas coisas que estão sendo confundidas gratuitamente, isto é, a cidade e o urbano. O urbano é freqüentemente o abstrato, o geral, o externo. A cidade é o particular, o concreto, o interno. Não há que confundir. Por isso, na realidade há histórias do urbano e histórias da cidade. Entre as possíveis histórias do urbano estaria a das atividades que na cidade se realizam; do emprego, das classes, da divisão do trabalho e do seu inverso, a cooperação; e, também, um história que não é bastante feita: a da socialização na cidade e da socialização pela cidade. E entre as histórias da cidade haveria a dos transportes, a da propriedade, a da especulação, a da habitação, a do urbanismo, a da centralidade. (Santos, 1994b, p.69-70)

Como seriam então os espaços livres do urbano e da cidade de São Paulo no período técnico, científico e informacional?

No que diz respeito às discussões sobre o urbano, no Brasil, sociedade constituída sobre bases patrimonialistas e elitistas, os direitos civis começam a implantar-se em torno de 1930, quando grande parte dos elementos estruturadores dos espaços livres nas cidades já estava consolidada. Os principais avanços na democratização dos direitos civis datam da década de 1980, com a renovação das legislações federal, estadual e municipal ocorridas entre 1988 e 2008. É necessário notar que essas renovações ocorrem já dentro dos períodos técnico, científico e informacional propostos por Milton Santos: Constituição Federal, 1988; Constituições Estaduais, nos 26 Estados da União, 1989; Estatuto da Cidade, 2001; criação do Ministério das Cidades, 2003. Esse conjunto de normas assegurou, ao menos do ponto de vista legal, o direitos de os Estados criarem municípios e regiões metropolitanas, anteriormente atribuições da União; garantiu aos municípios a responsabilidade por seu próprio desenvolvimento por meio da elaboração e aprovação de Planos Diretores e Lei Orgânica Municipal; permitiu a descentralização e a participação da sociedade civil na definição das políticas públicas urbanas, por meio de fóruns ou de audiências públicas; criou importantes instrumentos e mecanismos de poder local com capacidade de atuar no espaço urbano: plano diretor, operações urbanas consorciadas, desapropriação, outorga onerosa do direito de construir, usucapião, servidão administrativa. Tais possibilidades, que trazem embutidas em si condições de ampla participação da população nos destinos de seus lugares de vida, investiram o espaço público das cidades de maior significado por permitirem que nele se desenvolva toda sorte de ações políticas e comunicativas demandadas pela esfera pública contemporânea.



Os shopping centers transformaram-se em espaços de um novo tipo de sociabilidade.

À ocupação extensa e rápida do território paulistano não correspondeu, entretanto, uma reflexão do paisagismo que, reconhecendo nessas novas formas de urbanização problemas e virtudes, apenas propôs ações e intervenções visando solucionar temporariamente a crise do espaço público sem concorrer para a eliminação de suas causas.

O não desenvolvimento, na cidade de São Paulo, de uma prática de projeto para espaços livres que atenda às demandas desse período deve-se também à permanência no pensamento paisagístico paulistano de uma relação ambígua com a cidade. Dentro dessa concepção, praças, ruas e parques não se fundem com seu entorno, inviabilizando a organização dos espaços livres de São Paulo num eventual sistema, rede articulada de elementos com localizações, desempenho e tamanhos variados. Essa desarticulação permite que eventos com a mesma raiz, como as obras de grande impacto sobre os recursos naturais, sejam vistos como benefício coletivo, enquanto a habitação precária seja entendida como onerosa ao equilíbrio ambiental.

Possibilidades de remodelação ou o futuro possível

Como, porém, criar na malha urbana densa e consolidada da cidade de São Paulo espaços livres públicos que atendam às emergentes formas de proteção, de convívio e circulação de pessoas nesse período de sua história? Acesso público e articulação com o tecido urbano seriam os critérios básicos do projeto desses espaços que, assim, poderiam recuperar parte do que é sistematicamente perdido para um sistema viário cuja implantação consome áreas enormes e exclusivas, atente-se para o número de metros quadrados necessários para a implantação de um simples trevo que impede, no local de sua implantação, qualquer outro tipo de uso que não a circulação de veículos. Ademais, as próprias peculiaridades do desenho urbano, no caso paulistano, propiciam a existência, dentro da cidade, de consideráveis extensões de terra, sobras do traçado viário, de propriedade pública ou particular, sem destinação alguma. A proposição de uma alternativa viável de deslocamento que não negue mas reduza o impacto do sistema viário no desenho e no planejamento da cidade é condição para desonerar áreas atualmente comprometidas com a circulação de veículos. Impedidas, por isso, de desempenhar funções de preservação, conservação e requalificação ambientais, circulação e drenagem urbanas, atividades de lazer, imaginário, memória e convívio social públicos que integram e determinam a proposição de um sistema de espaços livres, essas áreas sofrem, e não absorvem, o impacto sazonal do ritmo dos eventos naturais.

Calçadas largas favorecendo um sistema contínuo de circulação de pedestres e, onde haja a possibilidade, de ciclovias que respondam aos excessos do sistema viário e da engenharia de tráfego integram uma proposta de modernização que não se propõe apenas a adotar novas e efêmeras formas e conceitos de espaço público, mas que limita o uso do automóvel como principal força motriz do desenho da cidade.

A multimodalidade dos sistemas de transporte e circulação responde à diversificação de ritmos e motivos de deslocamento que acompanha o período técnico científico e informacional na cidade, e é ela, também, que caracteriza a diferença entre mobilidade imposta e mobilidade escolhida pelos moradores. Propiciá-la implica repensar o sistema de circulação de pedestres, ligação privilegiada entre os diversos modos de transporte, ou, em outras palavras, implica pensar os sistemas integradamente do ponto de vista horário, de circulação e tarifário.

Estudos do Dieese conduzidos por Walter Barelli e citados por Santos (1990, p.88) apontam que um salário mínimo, em 1965, comprava 600 passagens de ônibus. Essa quantidade foi progressivamente decrescendo até atingir um ponto crítico em 2003, correspondendo a 114 passagens. No momento essa capacidade oscila entre 170 e 200 passagens, dependendo da evolução do reajuste proposto para 2011 e da adoção, no Estado de São Paulo, do mínimo regional, de valor mais elevado. É preciso lembrar que essa queda de poder aquisitivo coincidiu com o aumento incomparável das dimensões da cidade de São Paulo, transformando em longas viagens a pé os deslocamentos de expressiva parcela da população.

A distância entre a moradia, o trabalho, a escola, as compras e outras atividades cotidianas da cidade transformou as tarefas mais corriqueiras em eventos aos quais se deve dispensar um tempo roubado à produção ou ao lazer. Mudanças mais profundas nas práticas espaciais individuais, como a indução ou o estímulo aos deslocamentos físicos, a substituição de uma parte desses deslocamentos pela comunicação, a complementaridade decorrente da maior eficácia dos modos de transporte, podem ser soluções viáveis mesmo num contexto em que não haja alternativas imediatas para alteração das formas de deslocamento consolidadas. Priorizar o sistema de circulação de pedestres pode, também, contribuir para a redução do expressivo número de atropelamentos na cidade, sintoma do descompasso entre a inflada infraestrutura de circulação automotiva e a já mencionada necessidade de deslocamentos a pé.

É verdade que, atualmente, as práticas espaciais individuais se multiplicaram e diversificaram, abolindo quase completamente suas formas clássicas de representação no cotidiano – trabalho para a maioria em locais definidos, poucas e concentradas opções de lazer, menor inserção no mercado de consumo, menor individualização dos deslocamentos, pouca flexibilidade de horários – e, por conseguinte, diminuindo a redundância da vida na cidade. O período no qual o cotidiano poderia ser confundido com o hábito foi superado. Hoje ele é determinado pela enorme diversidade de modos operantes, pela diversidade técnica, pela divisão do trabalho simultaneamente imprevisível, flexível e aprofundada, pelas múltiplas velocidades e temporalidades e, especialmente, pela segregação, na cidade, de atividades e pessoas.

A vida cotidiana sofreu, também, profundas alterações com o aumento do desemprego masculino a partir da década de 1990, com reflexos iniciais que

podem ser identificados na forma de circular pela cidade: não mais um movimento de ida e volta moradia-trabalho, mas um tempo de permanência maior nos espaços livres, seja em busca de trabalho formal, seja na prática de todo tipo de trabalho informal, cujo rendimento depende tanto de modernas formas de comunicação quanto de eficientes meios de deslocamento urbano.

Os espaços ditos de circulação – ruas, avenidas, passagens – não apenas se prestam para o fluxo de veículos e pedestres, são também espaços de convívio e trabalho das mais diversas escalas e naturezas... o que os transforma em palcos exemplares da vida urbana contemporânea. (Queiroga, 2009, p.94)

Sobre os demais elementos do espaço público continuam, entretanto, a incidir as mesmas assimetrias que caracterizaram sua formação e apropriação social: praças são mais tratadas e limpas nos bairros mais nobres da cidade, mesmo que seu uso seja incipiente, quando não impedido por ações de apropriação privada – cercamento, manutenção cenográfica, restrição ao uso de equipamentos esportivos – e, assim, reduzidas a atenuantes visuais do sempre mais e mais vilanizado processo de urbanização. Parques são mais frequentes e mais bem mantidos nas áreas mais ricas, e, embora a cidade tenha, mais recentemente, assistido à implantação de um número importante de parques em suas áreas periféricas, não há entre eles nem um único exemplo em que a frequência seja maior do que a verificada nos parques mais centralmente localizados. Certamente isso se deve também à existência de meios de transporte mais abundantes nas áreas centrais, e, se, por um lado, existe a garantia da acessibilidade por eles promovida, é preciso lembrar que, por outro, caso a cidade viesse a dispor de um sistema integrado de transportes capilarizado e funcional, as áreas contíguas aos terminais de desembarque do transporte público, mantidos seus atuais critérios de distribuição e de dimensionamento, não permitiriam o escoamento e a circulação de um público usuário compatível com as exigências de uma metrópole como São Paulo.

Morar junto a uma praça ou a um parque é, na atualidade, o mais forte apelo do mercado imobiliário paulistano, visando à valorização de seus empreendimentos. Ao mesmo tempo, os futuros moradores evitarão frequentar, de todas as maneiras possíveis, a praça ou o parque em questão, locais perigosos porque permitem o acesso de desempregados, moradores de rua e todo tipo de marginalidade social que povoa seu imaginário. Transformam, com isso, a possibilidade de contemplação permanente da natureza em fator de deslumbramento, numa atitude de prevenção contra a cidade e sua energia. De maneira geral, o paulistano se restringe cada vez mais à própria residência em seus momentos livres, o que traz como resultado o abandono do espaço público, a diminuição da diversidade de situações vividas, das possibilidades de encontro, das experiências culturais.

Nada disso, entretanto, impede o crescimento urbano ou transforma a cidade em um assentamento bucólico e cordial. As contradições e os conflitos sociais e as deficiências materiais do dia a dia de São Paulo são os indicadores mais confiáveis da necessidade de renovação, requalificação ou redesenho de

seus espaços públicos, visando à acessibilidade generalizada aos lugares e serviços que a cidade contém e oferece.

É com base na disposição dos objetos e nos conteúdos que lhes são atribuídos que se podem apreender o lugar e seu cotidiano. E é o fluir pela cidade ou a possibilidade concreta de percorrê-la ao sabor da vontade e das necessidades individuais que garante seu uso como metrópole. As diferenças de acessibilidade produzidas pelos diversos modos de deslocamento na cidade permitem observar que os transportes coletivos trabalham com a lógica da contiguidade, enquanto o transporte individual atinge os diversos lugares com a lógica da conexão entre pontos isolados. Daí decorre que as práticas de um modo de transporte não são substituíveis por outro sem que se coloque em xeque a forma de inserção social dos indivíduos e da vida de relações ditadas pelo próprio contexto espacial da cidade.

As desigualdades sócio-espaciais que marcam a acessibilidade física das redes de comunicação materiais ou virtuais garantem a segurança dos deslocamentos mais rápidos para alguns, o que, invariavelmente contrasta com a desaceleração dos deslocamentos, já lentos, para outros. A acessibilidade aparece como um fato político que se intensifica com as características espaciais de fragmentação e localização anárquica das atividades que fazem do automóvel o único meio adaptado para a obtenção de acessibilidade na metrópole paulistana. (Balbim, 2003, p.525)

Ou seja, cada prática de deslocamento e forma de mobilidade tem sua projeção e efetivação balizada pelas necessidades, complementaridades, imposições, acessos e impedimentos relacionados a todas as demais formas de mobilidade, na escala individual ou do conjunto da sociedade. E diminuição da imobilidade individual não se confunde com aumento do imobilismo geral, tal como preconizam as análises catastróficas que procuram justificar a manutenção do atual estado de injustiça e desigualdade de condições de uso das estruturas e equipamentos existentes em São Paulo.

A cidade nega, na esfera do consumo, o que organiza na esfera da produção, porque ainda se atém à divisão público/privado formada no período de sua prenunciada metropolização. Da mesma maneira que o viário avança sobre os espaços públicos da cidade, a expansão urbana avança sobre sua zona de proteção ambiental, fazendo que se percam recursos preciosos e importantes para a manutenção do equilíbrio cidade/natureza, daí decorrendo todo tipo de catástrofe. Não é possível, nessas condições, adotar o discurso ilusório da sustentabilidade, insistindo em reclamar como direitos de cidadania aquilo que, nas atuais condições, representa apenas segregação e preconceito.

A revisão do conceito de cidadania passa por tratá-lo como uma espacialidade. A cidadania revista no lugar, tendo como princípio universal a acessibilidade a um projeto urbano e a um processo de produção que recuperem a natureza e a cidade como construções sociais coletivas é condição para que a maioria – e não apenas aqueles com mais recursos – possa utilizar-se da metrópole em sua

totalidade, e para que não seja legada a essa maioria a realidade de vivê-la como se fosse uma pequena cidade sem serviços, com condições precárias de habitação e utilização de equipamentos sociais essenciais e pagando, por isso, preços elevados.

Tudo isso deve instruir a discussão do projeto de um sistema de espaços livres públicos em São Paulo. Enquanto isso, a cidade continua à espera de um pensamento paisagístico que a considere como o que realmente é: uma metrópole brasileira que, imersa no período técnico, científico e informacional, está a exigir as condições materiais para a urgente e imprescindível gestão democrática de seu espaço público e da prática de sua vida pública, assegurando o desempenho de suas atividades em perfeita integração e articulação com o entorno e com o tecido urbano.

Referências

- BAKHTIN, M. *A cultura popular na Idade Média e no Renascimento*. São Paulo: Hucitec; Brasília: UnB, 1987.
- BALBIM, R. *Práticas espaciais e informatização do espaço da circulação: mobilidade cotidiana em São Paulo*. São Paulo: FFLCH-USP, Departamento de Geografia, 2003.
- DEAN, W. *A ferro e fogo*. São Paulo: Cia. das Letras, 1997.
- HABERMAS, J. *Mudança estrutural na esfera pública*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.
- JACOBS, J. *Morte e vida das grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- LAURIE, M. *An introduction to landscape architecture*. New York: Elsevier, 1986.
- MAGNOLI, M. M. *Espaços livres e urbanização: uma introdução a aspectos da paisagem metropolitana*. São Paulo, 1983. Tese (Livre-Docência) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- MARX, M. A. *Cidade brasileira*. São Paulo: Melhoramentos, Edusp, 1980
- _____. *Cidade no Brasil, terra de quem?* São Paulo: Nobel, Edusp, 1991.
- PEREIRA LEITE, M. A. F. *Destruição ou desconstrução?* São Paulo: Hucitec, 1994.
- _____. *As tramas da segregação*. São Paulo, 1998. Tese (Livre-Docência) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- QUEIROGA, E. F. Os espaços livres e a esfera pública contemporânea no Brasil: por uma conceituação considerando propriedades e apropriações. In: TÂNGARI, V. et al. (Org.) *Sistema de espaços livres*. Rio de Janeiro: Proarq, UFRJ, 2009.
- REIS FILHO, N. G. *São Paulo e outras cidades*. São Paulo: Hucitec, 1994
- SANTOS, M. *Espaço e método*. São Paulo: Nobel, 1985.
- _____. *Metrópole corporativa e fragmentada: o caso de São Paulo*. São Paulo: Nobel, 1990.
- _____. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1994a.
- _____. *Técnica, espaço, tempo*. São Paulo: Hucitec, 1994b.

SANTOS, M. *A natureza do espaço*. Técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. *Por uma outra globalização*. São Paulo: Record, 2000.

SORRE, M. *A noção de gênero de vida e sua evolução*. São Paulo: Ática, 1984. (Col. Grandes Cientistas Sociais, n.46).

SOUZA, M. A. A. *São Paulo, ville mondiale et urbanisme français sous les Tropiques*. Paris: L'Harmattan, 1998.

SUN, A. *Projeto da praça*. São Paulo: Senac, 2008.

TÂNGARI, V. et al. (Org.) *Sistema de espaços livres*. Rio de Janeiro: Proarq, UFRJ, 2009.

RESUMO – O sistema de espaços livres urbanos constitui um complexo em inter-relação com outros sistemas – de drenagem, de transportes, de proteção – cujas funções podem com as dele coincidir ou apenas justapor-se, tecendo relações de conectividade e complementaridade com a preservação, a conservação e a requalificação ambientais, a circulação e a drenagem urbanas, as atividades de lazer, o imaginário, a memória e o convívio social públicos. Em São Paulo, esse sistema pode ser apenas precariamente nomeado, dado que o conjunto de espaços livres da cidade, desconectado de seu entorno edificado, não conforma uma rede articulada de elementos com localizações, desempenho e tamanhos variados, tal como sugerem o termo sistema e seus elementos constituintes. Sem as condições básicas de abrigar as exigências da esfera pública contemporânea, não pode ser entendido como espaço público associado à ideia de localização, acessibilidade e distribuição, lazer e conservação de recursos naturais, condição fundamental para o desempenho das liberdades públicas demandadas pela instância cultural da cidade.

PALAVRAS-CHAVE: Espaços livres, Sistemas, Esfera pública, Periodização.

ABSTRACT – The system of urban free spaces constitutes a complex in interrelation with other systems – of drainage, transports, protection – whose functions may coincide with it or only juxtapose it, establishing relations of connectivity and complementarity with the environmental preservation, conservation and requalification, the urban circulation and drainage, the leisure activities, the imaginarieness, the memory and the public social contact. In São Paulo this system may be only precariously appointed, since the group of the city free spaces, disconnected from its constructed surroundings, does not conform an articulated web of elements with locations, performance and several dimensions, such as the word system and its component elements suggest. Without the basic conditions to shelter the requirements of the contemporary public scope, it cannot be appointed as public space associated with the idea of location, access and distribution, leisure and conservation of natural resources – fundamental condition of the public freedom performance required by the city cultural entreaty.

KEYWORDS: Free spaces, Systems, Public scope, Periodization.

Maria Angela Faggin Pereira Leite é professora do Departamento de Projeto da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) e diretora do Instituto de Estudos Brasileiros (IEB) da Universidade de São Paulo (USP). @ – mapleite@usp.br

Recebido em 15.2.2011 e aceito em 23.2.2011.