

O espaço público e o lúdico como estratégias de planejamento urbano humano em: Copenhague, Barcelona, Medellín e Curitiba

Public space and the playing aspect as strategies of human urban planning in Copenhagen, Barcelona, Medellin and Curitiba

Marina Simone Dias
Milton Esteves Júnior

Resumo

No Brasil, o debate urbano contemporâneo retoma a crítica social como base conceitual, para reafirmar os espaços públicos como instâncias que promovem práticas sociais e cultura urbana, valorizando a diversidade, a democracia e o exercício da cidadania. Analisam-se aqui os novos rumos do urbanismo com base no papel fundamental desempenhado pelos espaços públicos livres, incluídos os espaços lúdicos infantis, e através de exemplos empíricos de transformações urbanas realizadas em Copenhague, Barcelona, Medellín e Curitiba. Por meio do apontamento de questões, problemáticas e deficiências, abrem-se perspectivas e discutem-se alternativas para o devir urbano, a partir de um planejamento que ressignifique o conceito de urbanidade e reconquiste o lúdico como possibilidade de otimização de uma cidade humana e sustentável para todos os cidadãos.

Palavras-chave: urbanização; planejamento urbano; espaço público livre; espaço lúdico infantil; cidades humanas.

Abstract

The contemporary urban debate in Brazil resumes social critique as a conceptual basis to reaffirm public spaces as means to promote social practices and urban culture, valuing diversity, democracy and the exercise of citizenship. The new paths of urbanism are analyzed here based on the fundamental role played by free public spaces, including children's playing spaces, and through empirical examples of urban transformations implemented in Copenhagen, Barcelona, Medellin, and Curitiba. By highlighting issues, problems and deficiencies, perspectives open up and alternatives for the future of cities are discussed, based on a type of planning that reframes the urban concept and revitalizes the playing aspect as a possibility of optimizing a human and sustainable city for all citizens.

Keywords: urbanization; urban planning; free public space; children's playing space; human cities.

Introdução

A cidade é uma realidade plural e multifacetada, um fenômeno polifônico e polissêmico, um espaço povoado por uma multiplicidade de imagens, cores, sons, linguagens e informações, do qual emerge a diversidade. É uma materialização de momentos históricos e modelos culturais, que articula questões e problemáticas sociais, políticas, econômicas e ideológicas (Castells, 2009). Tal complexidade demanda do planejamento urbano uma interdisciplinaridade com outros campos do conhecimento, que analisam a cidade a partir de perspectivas geográficas, políticas, históricas, antropológicas, sociais, culturais e artísticas.

O ambiente urbano é um lugar histórico privilegiado no qual os indivíduos se inter-relacionam com outros sujeitos sociais, numa rede em que coexistem contextos e espacialidades propícios aos processos de subjetivação individual e coletiva. Nesse processo dinâmico, pessoas de todas as idades, gêneros, raças e classes socioeconômicas convivem e modificam suas trajetórias, tecem suas redes de interações e se articulam no espaço fenomenológico e existencial do urbano, atribuindo-lhe sentidos por meio de seus encontros, experiências e vivências. Em contrapartida, tais espacialidades são constantemente ressignificadas e transformadas: como duas faces de uma mesma moeda, o valor do espaço depende das ações que acolhe, e o valor das ações humanas depende do espaço onde se desenvolvem (Santos, 2006). Nesse contexto, ocorrem a construção social do espaço e a construção espacial das práticas sociais.

Nas últimas décadas, o planejamento urbano assumiu uma agenda audaz, objetivando um alcance amplo e aprofundado da realidade urbana, ou melhor, retomando-a como um de seus mais notórios instrumentos agenciadores. Buscando respostas às novas dinâmicas – que já não se restringem ao âmbito das meras localidades devido às influências multiescalares e supralocais a que estão sujeitas, vinculadas a âmbitos metropolitanos, regionais e globais –, cabe-nos compreender permanências, inércias e rupturas derivadas dos processos de transformação, os impactos de tais processos nos tecidos socioespaciais e o papel do planejamento urbano como instrumento para a recuperação da cidade para as pessoas.

Apesar de convertidas no domínio referencial e preferencial das inter-relações entre indivíduos e coletividades, as cidades vêm perdendo o *status* de lugar vivencial. Suas versões ampliadas, denominadas metrópoles, megalópoles ou “metápoles”,¹ pressupõem desafios crescentes para o planejamento urbano, na sua função bipartida entre recuperar o que foi degradado e tentar criar “um novo mundo”. E se os avanços técnicos e científicos há muito se mostram ineficazes para responder às problemáticas urbanas e ambientais em âmbitos localizados, compete-nos agora indagar acerca do futuro da condição *metropolitana* definitivamente globalizada.

Com base nessas premissas, devemos questionar: “Como superar a inércia, a obsolescência e a defasagem dos paradigmas adotados pela gestão do território e das cidades diante da permanência e da multiplicação das citadas problemáticas?”; “Como instrumentalizar o planejamento urbano para recuperar e

ressignificar a cidade para todos os seus cidadãos?”. Essas questões justificam o presente debate que busca compreender os impactos socioespaciais desses paradigmas e os possíveis caminhos para dirimir seus efeitos. Em definitiva, urge alimentar as reflexões acerca da teoria e das experiências empíricas de (re) estruturação urbana para orientar os rumos a serem delineados para nossas cidades.

Este artigo enfrenta esses desafios assumindo a materialidade do espaço real e o ideário do espaço mental como instâncias diferenciadas, entendidos de modo interdependente e indissociável. O “espaço real” situa um enfoque retrospectivo, que analisa experiências vividas na concretude do território, percebidas pelos sentidos e registradas na memória. O “espaço mental” trata de circunstâncias prospectivas, instaladas em uma espacialidade imaginária, em um espaço projetado, planejado e desejado. Assim, assumem-se uma teoria do espaço e uma experiência vivencial no espaço como recursos retóricos e táticos ou, se se preferir, como estratégia metodológica aberta e em permanente construção.

Por um lado, a pesquisa dá ênfase às questões teórico-conceituais do fenômeno urbano *lato sensu*, centrando-se na condição urbana hodierna e nos efeitos das atuais configurações territoriais sobre os modos de vida nas cidades, sobre a prática da urbanidade, da sociabilidade, da amabilidade e a ludicidade, ou seja, sobre o exercício da cidadania. Por outro, debruça-se sobre o espaço público – especialmente o espaço livre público² –, entendido como fundamento da urbe e ícone de suas funções primigênicas: dar suporte à vida em comum e acolher manifestações e conflitos, encontros e intercâmbios, o imprevisto e o espontâneo,

as festas e as celebrações e as identidades culturais. Com um caráter não somente analítico, mas também propositivo, o estudo empírico traz experiências de transformações urbanas bem-sucedidas na Europa, na América Latina e no Brasil, evidenciando a cidade como espaço “real e representacional, como texto e como contexto, como ética e como estética, como espaço e como tempo, socialmente vividos e (re) construídos” (Fortuna, 2001, p. 4).

O desafio das metrópoles contemporâneas

O ideário moderno de cidade, influenciado pelo pensamento taylorista, pelo modelo de produção industrial fordista e, mais recentemente, toyotista, provocou câmbios estruturais tanto na organização do território quanto na sua organização social.³ O modelo fordista fundou um desenvolvimento econômico e uma relativa independência entre industrialização e urbanização, bem como uma desestruturação física e simbólica de cidades e regiões metropolitanas. Esses efeitos foram potencializados pelo toyotismo, definitivamente atrelado à produção flexível, à gestão política neoliberal, ao planejamento urbano estratégico, ao capitalismo cognitivo e ao “Capitalismo Mundial Integrado” (Guattari, 2006). Em vez de contribuir para a geração de uma nova geografia política e para novas morfologias urbanas que diluíssem barreiras na escala global e promovessem o efetivo desenvolvimento local, esses dois modelos – cujas denominações, não por acaso, estão vinculadas à indústria automobilística – provocaram uma verdadeira mutação

das cidades, transformando-as em uma extensão das bases produtivas do território global e criando uma grande fragmentação urbana em prol de nocivos interesses geopolíticos e econômicos. Na atual sociedade da informação, cidades desempenham o papel de elo entre o global e o local (Borja e Castells, 1998).

As metrópoles, hoje, revelam a falência de seus próprios fundamentos por negligenciar sua dimensão humana, seus aspectos socioculturais e suas prerrogativas formais e ambientais. As atuais configurações urbanas e territoriais apresentam-se cada vez mais segmentadas, em setores monofuncionais, tributárias do transporte individual e baseadas na superestimação do fator econômico e na falaciosa capacidade da produção industrial de suprir as necessidades materiais e de promover o “desenvolvimento”.

As discussões sobre a questão urbana tornaram-se imperativas a partir do “fluxo universal de urbanização massiva” (Harvey, 2004), que em um curto período provocou uma verdadeira explosão urbana. Enquanto em 1900 um terço da população mundial vivia nas cidades, logo após a virada do milênio esse número passou para mais da metade, e com uma maior expectativa de vida. No caso do Brasil, as cifras são ainda mais avassaladoras: desde o ano 2000, mais de 82% da população mora em espaços urbanos. Ademais, nove áreas metropolitanas brasileiras concentram mais de 30% de toda a população nacional.

Analisando a urbanização das cidades brasileiras, verifica-se que os princípios que a nortearam não são claros, mas discutíveis, pois, conforme Somekh (2010), seguiram o modelo moderno sem buscar sua verdadeira essência: a superação das necessidades

básicas do ser humano. Apesar da criação de planos e leis, como o Estatuto das Cidades, de 2001, que representa uma resposta genuinamente brasileira à questão urbana, na maioria das vezes nossas cidades permanecem reféns dos interesses do mercado imobiliário, um rumo que vai na contramão da produção de cidades compactas e sustentáveis.

A permanência da crise urbana deriva, de certo modo, da dificuldade de articulação entre a vida privada e a vida pública, revelando aspectos individualistas e consumistas da sociedade pós-industrial atual. Assistimos a uma verdadeira reificação da vida urbana, na qual resta pouco tempo para o lazer, para as atividades comunitárias e para a expressão e o exercício da cidadania (Silva, 2006). Nossas metrópoles, megalópoles ou metápoles não têm apresentado respostas às demandas por espaços que convidem ao encontro, devido à transformação dos espaços públicos em espaços de passagem. Os não lugares, tal como definidos por Augé (1994), têm tomado conta das cidades, transformando-as em “não cidades” ou “anticidades”; têm diluído a função do encontro ao esvaziar o papel republicano e dialógico que definiu e constituiu a cidade.

Cabe a interrogação de Silva (2006, p. 10): “Somos nós que moldamos a cidade ou é a cidade que nos molda?”. Seguindo a proposta de inversão da lógica capitalista de Lefebvre (2009), de 1968, com o direito à cidade, à sociabilidade e aos encontros em ambientes urbanos, optando por um modelo de urbanismo de integração.

O uso (o valor de uso) dos lugares, dos monumentos, das diferenças escapa às exigências do valor de troca [...]. Ao mesmo tempo que lugar de encontros,

convergência das comunicações e das informações, o urbano se torna o que sempre foi: lugar do desejo, desequilíbrio permanente, sede da dissolução das normalidades e coações, momento do lúdico e do imprevisível. (Ibid., 2009, pp. 84-85)

Retomamos, assim, a defesa de uma cidade para todos, compreendendo que a vida urbana não se restringe aos limites geopolíticos e espaciais das cidades. Para tanto, torna-se fundamental a inclusão de questões laborais, mercantis, econômicas, políticas, de habitação e mobilidade e do espaço público, assim como das dimensões sociais que incluem todos os grupos (culturais, etários, de gênero, etnia).

Da cidade à *metápole*: origens e mutações, paradigmas e paradoxos, novos rumos

Segundo Ascher (1998), os atuais modos de produção do território e do urbano são regidos por lógicas generalizantes que transcendem as peculiaridades socioculturais, ambientais e econômicas locais. No entanto, apesar da extensão dessas lógicas à escala global e dos avanços econômicos, técnicos, científicos e culturais, a produção do espaço continua replicando paradigmas discutíveis e paradoxais, tais como: proliferação de espaços alheios às preexistências, às peculiaridades geológicas, aos valores sociais e ao devir dos lugares; enfraquecimento dos valores históricos, do patrimônio, da memória coletiva e do próprio tecido urbano tradicional; contraposição entre centralidades, que congregam qualidade de vida, e as periferias, onde se instalam tanto aqueles que não têm

“direito à cidade” quanto os novos empreendimentos produzidos para o mercado imobiliário formal; ocupações em áreas de risco, de preservação ambiental ou pertencentes ao Estado; degradação ambiental e esgotamento dos recursos naturais.

Se tais características são nefastas para qualquer situação urbana, agravam-se quando associadas à suburbanização nos denominados “países periféricos”.⁴ Nesses casos, somam-se, ainda, outras situações paradoxais: superpopulação, crescimento urbano acelerado e déficit habitacional; problemas associados à falta de condições de habitabilidade (saneamento, serviços básicos, desnutrição e doenças); empobrecimento, intensificação das desigualdades e da segregação socioespacial; acirramento de disputas sociais; marginalidade, violência, corrupção e falência de valores éticos; proliferação de ocupações clandestinas e favelas; carência ou inexistência de ambientes e espaços públicos qualificados ao convívio social, resultando na precarização da sociabilidade.

O modelo metropolitano distribui esse crescimento urbano em nucleações atomizadas, dispersando-as em zonas periféricas distanciadas da área central, com espaços públicos escassos, precários e inseguros, em assentamentos isolados e polarizados, ora em setores formais com tendência à autossuficiência, muitas vezes isentos de habitantes, ora em ocupações cada vez mais adensadas e carentes de infraestruturas mínimas. Essa dispersão metropolitana vem gerando diversas problemáticas: movimentos pendulares cotidianos; aumento dos tempos de deslocamentos de pessoas e mercadorias; intensificação da poluição atmosférica e sonora; gentrificação e segregação socioespacial; destruição do

continuum urbano; aparecimento de vazios intersticiais, tanto internamente às unidades de vizinhança quanto entre os loteamentos ocupados e os que restam vagos devido à especulação imobiliária; surgimento de ambiências urbanas inóspitas e esfaceladas; corrosão dos setores rurais ou rururbanos tradicionais que cercavam as cidades.

O crescimento atomizado da metápole espalha, pontual e desorganizadamente, as novas ocupações urbanas, à espera de que a expansão da cidade as englobe e estruture. Essa morfologia metropolitana promove contrastes entre áreas de ocupações intensivas e de adensamento extremo (passíveis do esgotamento de infraestruturas e de serviços) e zonas de ocupações extensivas e pouco adensadas (onde predominam vazios intersticiais sujeitos a ocupações irregulares, ilegais e informais). Esse modelo assume a cidade e o urbanismo, respectivamente, como lugar e aparelho privilegiados da prática burocrática do condicionamento, da alienação e do isolamento da vida social em categorias polarizadas: a dos espaços de permanência, subdivididos em esferas privada e pública, e a dos espaços de passagem, dominados pelos veículos particulares.

A metápole expressa a dissociação entre *urbe* e *civitas*, o que levou alguns autores a associar essa forma urbana à desumanização (Rogers e Gumuchdjian, 2001) e à morte da cidade (Choay, 2004). Há mais de cinquenta anos, Jacobs (2000), precursora do ativismo urbano, levantava a questão dos “olhos da rua” a velar pela pólis, sem os quais as cidades se tornavam inóspitas, inseguras. Ela apontava para a morte da cidade como resultado do aumento do tráfego e do urbanismo disperso,

monofuncional, esvaziado de pessoas e debilitado nas relações sociais.

Considerando que grande parte das problemáticas aqui apontadas vem se repetindo e se agravando há muito tempo, cabe questionar: até que ponto esses paradigmas e paradoxos continuarão se reproduzindo e comprometendo o devir urbano? Cientes de que essas questões não podem ser afrontadas por um pensamento único, é arriscado buscar-lhes respostas precisas. No entanto, mais problemático ainda é conformarmo-nos com tal situação, isentando-nos das investigações quanto aos seus impactos sobre a realidade objetiva e quanto às possíveis alternativas para superá-la.

O planejamento urbano atravessa um momento de inflexão ao questionar a prática modernista e funcionalista. A crise urbana diagnosticada na década de 1980, que acompanhava a crise econômica mundial da década anterior, vem se arrastando até os dias de hoje. Em sua esteira, reforçaram-se as ações avassaladoras do (neo)liberalismo econômico, ancorado em uma revolução tecnológica e informacional sem precedentes e em novas e escusas formas de democracia e cidadania.

Análises contemporâneas revelam novos desafios globais e destacam a busca por um modelo mais focado na dimensão humana, na educação e no bem comum, finalidade da vida urbana: com uma arquitetura e um urbanismo coletivos, inclusivos, que reconquistem as ruas convencionais, as de pedestres, as calçadas, as praças, os largos, os parques, as áreas verdes, etc. Integrado ao direito à cidade, também deve estar o direito ao lazer e à recreação, ao lúdico, à beleza e à arte, não como uma questão estética, mas

como (re)construção de sentimentos como topofilia, terrafilia e cidadania.⁵

Tratar do urbanismo hoje constitui uma metáfora para discutir a produção social do espaço urbano (Monte Mór, 2006). Como destaca Gehl (2013), é possível modificar as regras do jogo em prol da escala humana e de espaços públicos que garantam uma cidade viva e segura, equitativa e inclusiva, diversificada e pluralista, compacta e coesa. Tal postura demanda um planejamento urbano integrado, que vise à sustentabilidade pelo investimento em edificações multifuncionais, em mobilidade sustentável, em valorização da cultura ciclista e pedonal, em aumento da eficiência energética com menores níveis de poluição e de consumo de recursos naturais (Rogers e Gumuchdjan, 2001). Demanda, ainda, a busca de uma nova cidade que reencontre a sua natureza, sua *arché*, para que as comunidades possam defender, preservar e/ou construir uma identidade por meio de seus valores naturais e culturais e de seu patrimônio, uma cidade que possa dialogar com o futuro pela valorização dos seus potenciais. Nas palavras de Brandão (2006, p. 75), “sem retorno às origens, não há futuro; sem memória, a cidade desfalece, e vice-versa: sem futuro e sem projeto, a identidade e o sentido de nossas existências individuais e coletivas se perdem”.

Nessa busca, é fundamental articular passado e futuro, memória e utopia, arquétipo e ideal, para que a comunidade se reconheça dentro de uma tradição, conquistando uma identidade e construindo um patamar dialógico e democrático. Para Ascher (2010,

pp. 82-83), essa nova maneira de pensar e planejar as cidades e as metrópoles, esse “neourbanismo”,

[...] apoia-se em atitudes mais reflexivas, adaptadas a uma sociedade complexa e a um futuro incerto. [...] É também um instrumento cuja elaboração, expressão, desenvolvimento e execução revelam as potencialidades e as limitações que são impostas pela sociedade, pelo atores envolvidos, pelos lugares, circunstâncias e acontecimentos.

Ascher vislumbra um planejamento que é simultaneamente uma ferramenta de análise e de negociação, que deve desenvolver um enfoque funcional mais minucioso e soluções multifuncionais, ao considerar a complexidade e a variedade das práticas urbanas, com ambientes mais atrativos, confortáveis e inclusivos. Um dos componentes fundamentais desse neourbanismo deve ser a sustentabilidade, não como característica acessória ao planejamento, mas como premissa que, além das dimensões econômica e ambiental, envolva também a social (Vilà e Gavaldà, 2013).

O neourbanismo deve pensar a cidade como um campo de práticas epistêmicas, políticas, sociais e culturais entrelaçadas, permitindo práticas socioculturais que levem à apropriação dos espaços públicos pela população, para que deixem de ser “espaços de ninguém” e se efetivem como “espaços de todos”. Nessa cidade mais plural, a apropriação funciona como mecanismo de defesa e superação ante os modelos urbanísticos impessoais impostos pelos planejadores.

Repensando alternativas a partir do espaço público

A origem das cidades, como construto social, fruto de um processo sócio-histórico, reside no sentimento gregário e na necessidade de convívio social. Sua definição varia segundo seus modos de uso e identificação dos espaços públicos, que organizam a malha urbana, fomentando encontros, intercâmbios, manifestações e lazer, permitindo mobilidade e permanência nas dinâmicas espaciais associadas aos processos e às práticas sociais (Albernaz, 2007).

El espacio público supone, pues, dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad. Se caracteriza físicamente por su accesibilidad, lo que le hace un factor de centralidad. La calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mezcladora de grupos y comportamientos; por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración culturales. (Borja e Muxí 2003, p. 28)

Entretanto, nas últimas décadas, o espaço público foi relegado a segundo plano. A explicação estaria tanto na sua rejeição pelos urbanistas modernos, quanto no rápido desenvolvimento do tráfego de veículos e a consequente valorização da malha viária (Gehl e Gemzoe, 2002). Para Gehl (2013, p. 26), “ideologias dominantes de planejamento rejeitaram o espaço urbano e a vida na cidade como inoportunos e desnecessários”. Nesse contexto, o planejamento urbano dedicou-se ao desenvolvimento de um cenário racional e simplificado para as atividades “realmente necessárias”:

caminhar, andar de bicicleta e encontrar outras pessoas em espaços urbanos comuns não eram atividades que impactassem o desenvolvimento urbano em todo o mundo.

A intensificação e a complexidade do processo de urbanização trouxeram um crescimento exagerado de novas edificações, um aumento da densidade e os citados problemas derivados do tráfego de veículos. As consequências desse triplo processo negativo do urbano – dissolução, fragmentação, privatização – reforçam-se mutuamente e contribuem para o desaparecimento dos espaços públicos como espaços de cidadania (Borja e Muxí, 2003). Ainda que indispensáveis ao equilíbrio da cidade, verifica-se a constante redução de investimentos na implementação de espaços públicos livres multifuncionais, levando à perda de sua vitalidade com sérias consequências. A cidade viva demanda uma combinação de espaços públicos conectados, articulados em rede, acessíveis e seguros, interessantes e convidativos, além de certa massa crítica de pessoas que queiram utilizá-los (Gehl, 2013). Afrontando o modelo moderno, os espaços urbanos são revistos hoje, na prática da arquitetura e do urbanismo, como uma pauta para garantir o devir urbano.

Os atuais questionamentos sobre a vida urbana vêm ressaltando os conflitos, a desigualdade e a segregação como fatores que evidenciam a submissão das cidades ao mercado imobiliário e às grandes empresas. A “modernidade líquida”, tal como definida por Bauman (2001), impôs uma relação “cambiante” entre espaço e tempo, caracterizada pelo esvaziamento do espaço público, pela expansão do espaço privado e pelo aumento da segregação socioespacial, decorrentes da sobrevalorização

de fatores econômicos. Além disso, tais questionamentos geraram novos modelos culturais e de comportamento que transformam radicalmente a sociabilidade, ao modificar os usos e as formas de relacionamento dos e nos lugares, ressignificando a prática socioespacial (Sobarzo, 2006).

Na análise de Bauman (2001), no século XXI, inverte-se o papel histórico da cidade: o sentimento de “medo” está agora no coração das cidades. Na vida pós-industrial, urbana e capitalista, nossa sociedade de muros precisa forjar monstros do lado de fora para justificar seu isolamento, seus privilégios e seu medo do outro (Debortoli, Martins e Martins, 2008). Mais do que uma dimensão concreta, a “cultura do medo” é uma prática discursiva apoiada por interesses hegemônicos dos meios políticos econômicos e de comunicação de massa, que espetacularizam o “caos urbano” e apresentam um quadro distorcido da realidade. Essa “cultura do medo” reafirma o individualismo, o hedonismo e o consumismo, em detrimento das interações sociais e do contato com a natureza, fazendo com que, cada vez mais, os habitantes tornem-se indiferentes ao cuidado e à preservação dos espaços públicos.

A expansão do capitalismo produziu grandes câmbios nos modos de vida, transformando o tempo livre em tempo de consumo. A consequência direta ocorre no espaço público, apropriado simbolicamente pelas grandes forças econômicas, que estimulam a progressiva equiparação do conceito de “público” ao de “coletivo”, como se fossem equivalentes. A realidade brasileira evidencia esse tipo de discurso sobre o espaço público “simbolicamente recuperado, higienizado e convertido em algo

seguro” (Garcia, 1996, p. 26), em uma nova e atemporal cartografia urbana, composta por

novos produtos imobiliários – loteamentos fechados, shopping centers, centros empresariais, parques temáticos, centros turísticos [...]. Os novos espaços “públicos” – realmente semipúblicos ou pseudopúblicos – são muitas vezes caricaturas da vida social, negando ou ocultando as diferenças e os conflitos, tornando a sociabilidade mais clean e, em último termo, negando-a. (Sobarzo, 2006, p. 95)

A rua, por exemplo, tem perdido seu caráter multifuncional e de lugar de encontro, de sociabilidade e de vida comum, e os espaços livres públicos são cada vez menos geridos e mantidos de modo a oferecer segurança e ludicidade. Esses espaços vêm sendo cada vez mais “privatizados”: ruas são fechadas por cancelas, praças e parques são gradeados e até recebem bilheterias nas suas entradas, com a justificativa de ampliar a segurança (Albernaz, 2007).

Em contraponto, o espaço apropriado por meio das práticas cotidianas é mais do que um espaço concreto: é percebido, vivido, subjetivado, ressignificado. Já não é espaço consumido, mas, sim, lugar afetivo e simbólico, relacionado à “experiência antropológica, poética ou mítica do espaço”. Certeau (2003, p. 172) destaca que os “usuários” das cidades possuem a capacidade de superar a condição de meros consumidores passivos, convertendo-se em “cidadãos”. Ao criar, diversificar e valorizar seus espaços públicos, a cidade converte-se em um espaço físico carregado de identidade, em lugar simbólico de construção da cidadania (Castells, 2009). Assim, de fato, o conceito de cidadania implica um desafio para as cidades: fazer com

que seus lugares – centrais ou periféricos –, seus bairros e seus espaços públicos tornem-se produtores de sentido à vida cotidiana.

Construir cidades para as pessoas é uma política necessária aos desafios do século XXI: “o custo de incluir a dimensão humana é tão modesto, que os investimentos nessa área são possíveis a cidades do mundo todo, independentemente do grau de desenvolvimento e de sua capacidade financeira” (Gehl, 2013, p. 7). Confirmando seu argumento, observam-se esforços de reconhecimento e inclusão de contingentes sociais antes

ignorados. O Brasil, por exemplo, tem entendido que as melhorias sanitárias aumentam a expectativa de vida, implicando maior número de idosos. Na última década, por todo o País, espaços públicos receberam academias populares para a prática de exercícios físicos, convidando os cidadãos a manter-se em forma. Em contrapartida, a população infantil permanece desatendida, e os espaços e equipamentos que lhe são destinados em nada correspondem ao imaginário infantil e muito menos ao ideário lúdico, seguro e atrativo aqui defendido.

Figura 1 – Balanços no Viaduto do Chá, Vale do Anhangabaú São Paulo, 2013



Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/01-118456/a-cidade-e-para-brincar-slash-basurama>.

Repensando as cidades para as crianças

Se, nas sociedades pré-industriais, a vida acontecia na rua, o processo de urbanização, ocorrido a partir do século XIX, acompanhado do desenvolvimento de estudos sobre a criança, criou a necessidade de destinar parte dos espaços urbanos à infância. A partir do pós-guerra, evidenciou-se a necessidade de apostar pela ludicidade e pela infância na busca de um futuro melhor do que o vivido naqueles anos.⁶

Na busca de um equilíbrio dinâmico entre sociedade, espaço urbano e natureza, indissociável de elementos como participação, educação e inovação, é válido considerar o lugar das infâncias contemporâneas e a responsabilidade e o papel educador da cidade e do próprio tecido urbano. Trata-se de colocar a cidade e seus espaços ao serviço de um projeto que inclua as infâncias, não de forma “periférica”, “adaptada”, mas especialmente planejada e construída para as crianças, resgatando, assim, territórios do brincar (Dias e Ferreira, 2015).

Brincadeiras de crianças sempre fizeram parte da vida urbana. No passado, elas brincavam nos espaços urbanos, onde os adultos trabalhavam ou realizavam suas atividades. Como explica o psicopedagogo Tonucci (2005), há muito tempo, tínhamos medo do bosque. Era o bosque do lobo, da bruxa, do ogro. Era o lugar onde se podia perder, onde podia acontecer qualquer coisa. Hoje, a cidade tomou o lugar do bosque das fábulas infantis. Principalmente para a criança que se encontra na etapa de experimentar as possibilidades que a vida urbana oferece e se torna refém das limitações que lhe são impostas e das imagens

que lhe são apresentadas, influenciando sua percepção espacial e criando um mundo onde o extramuros do condomínio são cercados de perigos e monstros.

No contexto das metrópoles brasileiras, observa-se que as crianças têm sua liberdade de movimentos reduzida, além de serem tolhidas no desenvolvimento de suas formas particulares de perceber a cidade. Em prol de uma suposta segurança, vêm-se confinadas em espaços reservados a elas: “infantis”, fechados, artificiais, homogêneos, supervisionados e controlados por adultos (Aitken, 2014; Oliveira, 2004). Geralmente são espaços que se caracterizam por relações comerciais e de consumo, sem surpresas nem riscos, sem estímulos nem diversidade, que cerceiam a criatividade e a infância em si.

Brincar é a forma de expressão da criança. Constitui sua primeira forma de aprendizagem, em que intervêm processos de criatividade, capacidade de racionalização e domínio da linguagem. Brincar constitui um fim em si mesmo. Se, por um lado, a brincadeira é considerada uma atividade cultural e antropológica, biologicamente herdada, caracterizada como espontânea, prazerosa e livre, na qual a aprendizagem acontece, por outro lado, o que se vê na nossa sociedade orientada para a produção é o “racionamento” e o “modelamento” do brincar, desnaturalizando o próprio caráter lúdico e gratuito da brincadeira (Lansky, 2012).

Notam-se o crescente desajuste do espaço urbano para as necessidades infantis, a ausência e/ou precariedade de espaços públicos para o brincar livre, a escassez de espaços lúdicos, culturais e naturais, bem como a pouca atratividade que os existentes despertam nas crianças (Oliveira, 2004). Mais ainda, é função

dos espaços públicos promover a igualdade de oferta e de oportunidades a todas as crianças, sem distinção socioeconômica: espaços de qualidade que possibilitem o brincar livre, em segurança, em contato com o urbano e a natureza, para a vivência do coletivo, da urbanidade e da cidadania (Dias e Ferreira, 2015).

Uma política pública de equipamentos lúdicos deve assumir, também, um papel de redutor das desigualdades sociais e econômicas. Tanto a formação das elites quanto a da marginalidade não se explicam apenas pelas oportunidades de educação, de saúde e de acesso ao trabalho. Explicam-se, também, pelas oportunidades de brincar. (Garcia, 1996, p. 121)

O brincar no espaço público fortalece os vínculos comunitários, além de ser uma importante ferramenta na construção de uma cultura de paz. A função dos parques infantis é – ou deveria ser – fomentar o bem-estar e o desenvolvimento físico, cognitivo, emocional e social da criança, unindo seus benefícios de saúde, lazer, cultura, educação, socialização e cidadania aos do tempo espontâneo, do riso e do risco. Sobretudo, é importante que estimulem a iniciativa, a curiosidade e a imaginação da criança, sem determinar ou limitar suas formas de apropriação, permitindo criações e transformações no seu uso (Lima, 1989). É essencial que o interesse pelo espaço lúdico não se esgote após algumas brincadeiras e com o passar do tempo, prolongando-se pelo maior período possível, renovando-se através do convite à fantasia e da interação com outras crianças.

É difícil idealizar um ambiente público mais saudável, rico e estimulante do que um espaço lúdico com a presença da paisagem e da natureza: areia, terra, árvores, flores, animais,

água, sons e aromas, sol, sombra e brisa e, se possível, equipamentos lúdicos de qualidade (Dias e Ferreira, 2015). Nossa aposta é pelos espaços lúdicos acessíveis e de qualidade, para que o brincar faça parte do cotidiano – a exemplo do que acontece em países europeus –, e não apenas pontual ou esporadicamente, nos finais de semana. Para tanto, é essencial uma mudança cultural nos modos de apropriação dos espaços públicos.

No atual ritmo da vida urbana, que determina às crianças um cotidiano repleto de compromissos, é necessário considerar a limitação de espaço e, também, de tempo para o lazer infantil. Para contornar essas restrições, em termos urbanísticos e paisagísticos, deve-se considerar a distribuição equitativa dos espaços infantis no território da cidade, bem como sua integração e adequação com a vizinhança: próximos a residências, escolas infantis e de ensino fundamental e de equipamentos públicos voltados para outras faixas etárias (quadras esportivas, academia da terceira idade, etc.), favorecendo, ainda, as relações intergeracionais.

Apesar de convidativo a todos, os espaços lúdicos não devem ser planejados e organizados apenas para atender aos interesses dos pais ou dos adultos, mas sim às necessidades e subjetividades das crianças. Esse processo implica conhecer a fundo a comunidade, uma vez que deve ser fruto de uma planificação que realmente seja capaz de atrair a criança e sua família. A participação das crianças no processo contribui para fomentar sua autonomia, fazer-lhes protagonistas, colocá-las em diálogo com outros cidadãos, adquirindo um conhecimento mais profundo e duradouro da cidade. O cuidado e o respeito pelas singularidades socioculturais das comunidades, aliados às

características do seu entorno e paisagem, podem ser a chave para a criação de espaços que preservem sua identidade cultural e garantam sua apropriação.

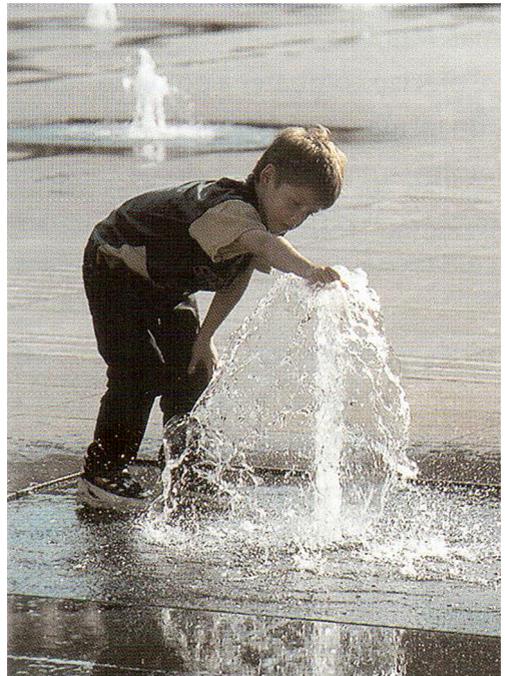
Urge, portanto, compreender que as áreas lúdicas públicas podem ser diferentes das soluções padronizadas e obsoletas generalizadas pelo Brasil afora, sem que isso presuponha investimentos econômicos maiores. Basta dedicar interesse e criatividade ao seu

planejamento, entendendo o potencial dos espaços públicos em tornarem-se espaços de desfrute e aprendizagem. Por mais limitados que sejam os recursos, é importante não subestimar as possibilidades das futuras áreas infantis, já que intervenções mínimas podem permitir excelentes experiências lúdicas que explorem aspectos sensoriais, emocionais e/ou simbólicos do espaço, que recordam que a cidade é para brincar.

Figura 2 – Espaços públicos lúdicos



Fonte: Gehl (2013, p. 159).



Fonte: Gehl (2013, p. 228).

Experiências de transformações urbanas humanas

Algumas metrópoles passaram por significativas transformações na sua paisagem nas últimas décadas, revitalizando seus espaços, melhorando as condições para os pedestres e ciclistas e promovendo novos padrões inclusivos de uso e práticas sociais, dando vez também a idosos, jovens e crianças. Foram selecionadas quatro experiências bem-sucedidas de cidades europeias e latino-americanas que desenvolveram suas próprias políticas urbanas integradas: Copenhague, Barcelona, Medellín e Curitiba.

Caminhar e pedalar em Copenhague

Copenhague, capital da Dinamarca, com mais de 1,2 milhão de habitantes, é um exemplo destacado na Europa de renovação urbana que humanizou a cidade. Após a Segunda Guerra, com o crescimento da frota particular e da circulação de veículos, passou a ser uma cidade voltada para automóveis. Não se acreditava na possibilidade de redução do seu uso nem de vida pública ao ar livre em seus espaços urbanos deteriorados. Pensava-se que o futuro estava em enormes blocos com apartamentos e complexos sistemas de tráfego. Entretanto, devido à falta de recursos, esse cenário não se concretizou, e o desenvolvimento de Copenhague tomou outra trajetória, escapando das garras de concreto congestionadas do planejamento urbano moderno (The

Guardian, 2016b). Desde a década de 1960, essa situação começou a mudar a partir de um planejamento urbano municipal com um interesse renovado pela vida pública, com ênfase na cidade como lugar de encontro, contando com o apoio do Centro de Pesquisa de Espaço Público da Escola de Arquitetura de Copenhague (Gehl e Gemzoe, 2002).

Para Gehl, o espaço público poderia tirar as pessoas do isolamento. Assim, em 1962, realizou-se a primeira experiência de excluir os automóveis e as vagas de estacionamento da principal rua de Copenhague, aberta para a conformação de novos espaços e usos públicos. O sucesso dessas intervenções no centro da cidade estimulou novas ações estratégicas, realizadas ao longo das décadas seguintes: outras vias tornaram-se pedonais, diversas praças foram criadas e revitalizadas ao longo dessas vias, e os dezoito quarteirões da área central de Copenhague foram liberados dos estacionamentos. Para a reestruturação da mobilidade, foram fundamentais o desenvolvimento do transporte coletivo e a criação de uma grande malha de ciclovias e do sistema público de bicicletas. A cultura ciclista e pedonal ganhou novo impulso com a crise mundial do petróleo da década de 1970. O projeto preocupou-se também com a arborização, a melhoria do mobiliário urbano e do sistema de iluminação noturna. Ademais, a zona portuária foi recuperada, e o rio Arhus, canalizado e transformado em via para o tráfego de veículos na década de 1930, foi reaberto e limpo entre 1996 e 1998, resultando em espaços públicos de recreação ao longo de seu curso (ibid.). Nos últimos anos, outras intervenções vêm sendo aplicadas em zonas mais periféricas do território urbano e metropolitano.

Cinco décadas depois, Copenhague possui um modelo urbano exemplar, que continua a manter o seu parque habitacional histórico, uso intensivo de bicicletas e extensa zona pedonal. Impactantes resultados sociais traduzem-se no ressurgimento de uma cultura ciclista para atividades diárias, perdida no pós-guerra, e atualmente cerca de 50% dos habitantes pedalam todos os dias em uma rede de ciclovias de 390 km; na presença plena do pedestre no espaço público, em passagem, descanso ou permanência; na ampliação do período de realização de atividades ao ar livre, apesar das temperaturas baixas; no surgimento de uma cultura de cafeterias. A presença de

crianças é uma constante nos seus espaços públicos, tanto nos dedicados a elas quanto nos demais, junto a outros grupos etários, tornando-se o lúdico um bem comum. A cidade conquistou uma vida pública mais versátil, o desenvolvimento de uma nova cultura urbana e a descoberta de novas oportunidades. Com um planejamento com ênfase no cidadão, Copenhague atualmente transmite uma mensagem clara a seus habitantes e visitantes: convida à fruição de seus espaços públicos a partir de uma experiência inclusiva, mais vívida, mais lúdica, da cultura ciclista e pedonal (ibid.; Gehl, 2013), conferindo-lhe o título de uma das cidades mais "habitáveis" do mundo.

Figura 3 – Strøget, Copenhague



Fonte: <http://www.visitdenmark.com.br/pt-br/dinamarca/nordic-star>

Figura 4 – Cultura ciclista, Copenhague



Fonte: <http://www.visitdenmark.com/copenhagen/activities/copenhagen-two-wheels-0>

Barcelona, *posa't guapa!*

Barcelona, na Espanha, localizada às margens do Mediterrâneo e limitada pela serra de Collserola e pelos rios Llobregat e Besòs, com 1,6 milhão de habitantes, é uma cidade densa e compacta. Sua primeira remodelação urbana remonta ao século XIX: em meados da década de 1850, era um centro industrial, liderado principalmente pelo setor têxtil e com um porto movimentado. Sua densidade a levava à beira do colapso, com uma população de 187.000 habitantes em uma área de 2 km², confinada

pelas muralhas medievais. Com a demolição destas, a cidade e o governo tiveram que conceber e gerir a súbita redistribuição de uma população transbordante. Foi uma decisão controversa e política, que levou ao radical plano de expansão do engenheiro Ildefons Cerdà: um grande distrito em grelha, com blocos ortogonais, chanfrados nos cantos, chamado *Eixample* (literalmente, "expansão"). O plano Cerdà representou uma espécie de "libertação", e fundou o conceito de "urbanização" norteado por um senso de igualdade e uma ideologia social (The Guardian, 2016a).

No final do século XX, sua remodelação, desenvolvida a partir do espaço público e que inclui a arte e o lúdico, é emblemática na Europa e no mundo. No entanto, durante o período franquista, seus espaços públicos foram negligenciados, e a cidade foi tomada pelos automóveis, o que lhe impôs um crescimento intensivo e desordenado. A partir da década de 1980, a reconquista da democracia desencadeou uma avalanche de iniciativas e liberou uma geração de arquitetos e urbanistas reprimida pela ditadura. Durante o mandato do prefeito Pasqual Maragall, com grande apoio popular, o tecido urbano de Barcelona foi totalmente revitalizado segundo o “Modelo Barcelona”, idealizado pelo arquiteto urbanista Oriol Bohigas. No entanto, foram os Jogos Olímpicos de 1992 – como catalisador para uma reforma visionária, com um planejamento estratégico-espetacular específico – que criaram a base econômica para a implantação de um planejamento de maior escala. Bohigas desenvolveu uma política urbana ativa, que enfatizava mais os projetos que os planos e a legislação urbana. Também criou um importante escritório de desenho urbano independente (*Servei de Projectes Urbans*), dividido em dez distritos (Gehl e Gemzoe, 2002).

Realizados em apenas uma década, os pontos de partida do “Modelo Barcelona” foram claros: remodelar a cidade, respeitando e aproveitando suas próprias especificidades, e recuperar os escassos espaços livres existentes (Montaner, 1999). Em sua maioria, os espaços públicos foram criados a partir da demolição de edifícios ou fábricas abandonadas e, em menor grau, pela restrição de áreas anteriormente dedicadas aos veículos. Além da implantação de quatro áreas olímpicas integradas à cidade, que constituíram um legado dos

Jogos Olímpicos a Barcelona, o processo de renovação urbana constou de: estabelecimento de um plano diretor estratégico; reabilitação de mais de 150 espaços públicos tradicionais (praças, parques, jardins); implementação de um novo mobiliário urbano para as ruas; reavaliação dos equipamentos urbanos; completa modernização infraestrutural. Foi realizada, ainda, a requalificação de sua área industrial, então abandonada e deteriorada, e que, por sua localização, havia separado a cidade do mar, devolvendo o contato entre Barcelona e o Mediterrâneo (Bohigas, 1985).

Nos últimos anos, a ênfase foi dada à reestruturação da mobilidade urbana, através de expansão e melhoria do sistema de transporte coletivo intermodal e da política de restrição aos automóveis, além da implantação de ciclovias e do sistema público de aluguel de bicicletas. Também foram eliminados viadutos e vias elevadas que impediam o desfrute da paisagem. As intervenções disseminaram-se por todo o território, tanto na escala do quarteirão quanto na dos bairros, dos distritos, da cidade e dos municípios vizinhos. A nova política urbana voltada para os pedestres e seus encontros criou refinados espaços públicos para atividades sociais e recreativas. A recuperação de parques e praças, somada à transformação de áreas residuais, vem criando espaços multifuncionais e diversificados, cada um com sua identidade própria. Novas edificações e obras de arte de autores prestigiados passaram a fazer parte dos espaços públicos, levando a arte e o lúdico à rua. Desenvolveu-se, também, uma rede com cerca de 700 áreas lúdicas infantis, ao mesmo tempo que foi sendo incorporada uma nova cultura que manifesta evidente consciência do brincar como parte do cotidiano urbano.

Figura 5 – Parc de l'Estació del Nord, Barcelona



Fonte: <http://andatori.blogspot.com.br/2011/02/barcelona-parque-de-la-estacio-del-nord.html>

Figura 6 – Parc Diagonal Mar, Barcelona



Fonte: <http://qxulus.blogspot.com.br/2013/12/parc-dels-tobogans.html>

À medida que Barcelona foi se reinventando e desenvolvendo um novo modelo a partir de seus espaços públicos, bem como da combinação de alguns megaprojetos urbanos espetaculares com centenas de criativas microintervensões urbanísticas e paisagísticas de reabilitação de espaços públicos, consolidou-se como uma Barcelona pós-Olimpíadas, dinâmica e cosmopolita, com alta qualidade de vida urbana e uma atrativa paisagem arquitetônica, artística e cultural. Barcelona converteu-se em um verdadeiro ícone de desenho urbano, que se destaca pela diversidade paisagística e cultural.

Medellín: o ponto de inflexão

Com mais de 2,4 milhões de habitantes, Medellín, na Colômbia, foi um campo de batalha da guerra às drogas, marcada por anos de violência, medo e desigualdade social, plasmados na precariedade de seus espaços urbanos. À beira de um colapso, foi essa mesma situação que criou as condições de um renascimento extraordinário, apagando a cisão entre a cidade reticulada no vale e os assentamentos informais nos morros. Em menos de uma década, Medellín tornou-se referência de transformação urbana baseada no urbanismo social e inclusivo, além de ser modelo de cidade educadora.

O território de Medellín é marcado por topografia acidentada, que isolava suas comunidades. Essa peculiar morfologia condicionou as propostas arquitetônicas e urbanísticas que começaram a ser desenvolvidas ainda na década de 1990. Por ser uma experiência de revitalização urbana mais recente, Medellín

teve Barcelona e, principalmente Curitiba, como modelos nos quais se inspirar. Em 2004, uma união de forças políticas e sociais pela paz e cidadania promoveu a revitalização urbana através de ações combinadas, ou melhor, de cadeias de intervenções que “costuraram” a cidade. Estas incluíram experiências radicais no planejamento urbano e formas participativas de governo, com um porta-voz e intérprete da comunidade nas intervenções propostas e através de “oficinas imaginativas” com os moradores das comunidades. O urbanismo foi utilizado como ferramenta para promover a mobilidade social e a equidade. A chave para sua abordagem foi o estabelecimento de um compromisso com a esfera pública como um espaço compartilhado, transformando os espaços públicos, antes vistos como áreas de segregação e medo, em espaços onde as comunidades pudessem conviver com qualidade (The Guardian, 2016d).

As citadas ações combinadas incluíram estratégias voltadas a acessibilidade e mobilidade integrada, que implantaram um sistema intermodal adaptado à geografia da cidade, incluindo: metrô (elevado e de superfície); metrocable (teleférico), metroplús (BRT), micro-ônibus, ciclovias, pontes e passarelas, escadas rolantes, além de prever a implementação do VLT (veículo leve sobre trilhos). Outra estratégia foi a implantação de um sistema pré-pago, que viabilizou o fornecimento de serviços básicos a toda população. Foi importante a criação da Empresa de Desenvolvimento Urbano (EDU), com uma independência burocrática e equipes multidisciplinares atuando em diferentes setores da cidade. Criou-se, ainda, o PUI (Projeto Urbano Integral), um instrumento de intervenção urbana que abarca a dimensão física, social e institucional.

Figura 7 – Plaza Botero, Medellín, Colômbia



Fonte: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pano_Plazo_Botero.jpg

Figura 8 – Parque de los Pies Descalzos, Medellín, Colômbia



Fonte: https://issuu.com/maurobrunelli/docs/apropiaci_n_del_espacio_p_blico_j

A região nordeste da cidade, caracterizada pelos bairros autoconstruídos mais densos e com maiores índices de violência, passou a ser considerada um laboratório urbano. Ali se desenvolveram projetos urbanos integrais com alto investimento público para melhorar as condições de vida através de equipamentos e espaços públicos, mobilidade e habitação. Os morros de favelas passaram de invisíveis à condição de protagonistas de uma transformação urbana com enfoque social, que requereu metodologias transdisciplinares inovadoras (Castaño Cárdenas, 2015).

A década passada trouxe uma nova arquitetura expressa em obras de grande impacto urbanístico e paisagístico nas áreas mais carentes: especialmente relevantes foram os projetos dos parques-bibliotecas, com *design* ousado, que ajudaram a transformar também a imagem da cidade, e as diversas praças e parques com alto nível de desenho urbano, equipamentos e mobiliário. A revitalização das margens do rio Medellín, transformadas num imenso parque linear, e cujas obras já foram iniciadas, terá a maior parte do trânsito veicular rebaixada, possibilitando uma nova e rica interação de pedestres e ciclistas com a natureza em um espaço público qualificado e em escala metropolitana.

Levando educação, cultura e arte para os espaços públicos, Medellín transformou-se em cidade educadora: nos espaços públicos, os usuários são convidados a descalçarem-se, a sentirem os diferentes tipos de superfícies, a brincarem com fontes e espelhos d'água. Cerca de uma década depois de iniciadas essas políticas públicas, Medellín revitalizou seu tecido urbano e sua paisagem, construindo um novo espírito cidadão em uma sociedade

anteriormente hostil. Hoje é uma cidade que se abre à vivência urbana e apresenta ao mundo uma imagem arquitetônica, social e cultural renovada.

Curitiba: novo paradigma urbanístico

Maior cidade do sul do Brasil, Curitiba, capital do Paraná, possui mais de 1,8 milhão de habitantes e é, sem dúvida, o exemplo nacional mais paradigmático de planejamento urbano e transformação territorial voltada para as pessoas. Na década de 1960, a cidade passava por uma vertiginosa e caótica expansão: Brasília lançava uma sombra sobre o futuro do planejamento das metrópoles brasileiras. Com espaços públicos deteriorados, um tráfego problemático e o crescimento das favelas, que minavam a qualidade de vida urbana, Curitiba vislumbrava a abertura de novas vias expressas a partir da demolição de edifícios históricos e da construção de viadutos que se conectariam com o centro da cidade (Plano Agache).

No entanto, em 1965, o arquiteto urbanista Jaime Lerner participou da criação do Instituto de Planejamento Urbano de Curitiba (Ippuc), responsável pelo Plano Diretor da cidade, que rechaçou a proposta, dando início às primeiras intervenções: restrição ao tráfego de automóveis no centro da cidade e substituição do crescimento radial por uma expansão linear ao longo de cinco corredores de transporte. Cada corredor foi construído ao lado de um bulevar central para o transporte público. Entretanto, as mudanças mais significativas aconteceram nos três mandatos de

Lerner na prefeitura de Curitiba (entre 1971-1992), antes de ser eleito duas vezes governador do Paraná (até 2002), ao pensar a cidade de modo integral: mobilidade, espaço público, sustentabilidade.

Já, em 1972, através do impedimento do tráfego de veículos, foi criado em Curitiba o primeiro "calçadão" do Brasil, a Rua XV de Novembro. A obra foi realizada em 72 horas para que não houvesse tempo de ser rejeitada pelos comerciantes e paralisada. Com as novas ruas exclusivas para pedestres, diversas praças no centro da cidade foram renovadas, potencializando os encontros e as vivências. O plano de Curitiba se desenvolveu a partir da implantação de um sistema pioneiro de transporte coletivo de massa, o *Bus Rapid Transit* (BRT). O sistema conta com: vias exclusivas de ônibus, de configuração alongada e articulada; terminais confortáveis e estações "tubo", em plataformas elevadas, à altura do piso dos ônibus, permitindo acesso rápido, boas conexões, sistema de pré-pagamento e bilhete único. O BRT revolucionou a mobilidade urbana de Curitiba, com uma considerável redução do tempo de espera e de deslocamento. Foi implementada, ainda, uma complexa rede de cicloviárias, uma das primeiras do Brasil, articulada com as zonas verdes da cidade (Gehl e Gemzoe, 2002).

Com uma forte preocupação meio ambiental, criou-se o programa *Green Exchange*, através do qual os moradores trocam lixo por fichas, e estas por produtos. Hoje em dia, 90% da cidade, ou seja, mais de 10.000 residentes, participam do programa de reciclagem. Enquanto a maioria das cidades acumula aterros sanitários ao longo da periferia, Curitiba recicla 70% do seu lixo (The Guardian, 2016c).

Além disso, foram criadas dezenas de parques e bosques urbanos e, também, outros espaços públicos. Os novos parques são notáveis por sua profusão de tratamentos arquitetônicos e paisagísticos. Vários deles foram instalados em áreas de antigas pedreiras desativadas, como estratégia para impedir a degradação e valorizar seu potencial ecológico e paisagístico (Rogers e Gumuchdian, 2001). Se, em 1971, Curitiba tinha 0,5m² de área verde por habitante, 20 anos depois seus indicadores contam com um total cem vezes maior, a partir de um sistemático programa de tratamento paisagístico, que incluiu a proteção do rio Iguaçu, o principal da cidade, para que não fosse canalizado. Essas transformações urbanas criaram áreas verdes para convívio social e contato com a natureza.

As intervenções em mobilidade urbana e espaços públicos livres resultaram em uma alta qualidade de vida urbana e no surgimento de um sentimento de pertencimento e orgulho da população, que possibilita, ao curitibano, não só o desfrute e a autoexpressão, mas também o cuidado com seus espaços públicos, servindo de exemplo para o restante do País. Apesar de ainda hoje apresentar grande número de veículos particulares, Curitiba alcançou resultados surpreendentes, emergindo como referência mundial em sustentabilidade, mobilidade e espaços públicos. Sua posição, como uma das metrópoles com mais qualidade de vida do País e líder entre as cidades sustentáveis (ibid.), foi resultado de iniciativas que conjugaram desenho inteligente, ações de relativo baixo custo e as oportunidades oferecidas pelo contexto e paisagem. Infelizmente, ao que tudo indica, parece que os poderes públicos estão mais empenhados em relegar a cidade ao descuido

e à degradação do que em preservar e dar continuidade ao que fez de Curitiba um exem-

plo paradigmático de qualidade urbana e ambiental para o Brasil e para o mundo.

Figura 9 – BRT, Curitiba



Fonte: <http://inhabitat.com/transportation-tuesday-curitiba/>

Figura 10 – Rua XV de Novembro, Curitiba

antes (anos 1960)

depois (anos 2000)



Fonte: VIEIRA, 2010, p. 80; <http://www.guiaturismocuritiba.com/2010/12/calçada-da-rua-xv-rua-das-flores.html>

Considerações finais

A partir dos processos de transformação urbana aqui descritos – que incluíram reestruturação, renovação, remodelação e revitalização –, comprovamos a validade da hipótese proposta de que é possível devolver à cidade sua humanidade, geralmente tomando a reestruturação da mobilidade urbana como estratégia para permitir a articulação e, conseqüentemente, a revitalização de seus espaços públicos. Cabe salientar, ainda, outros fatores comuns a esses exemplos: a valorização da relação de vizinhança e comunidade, a ênfase à gestão territorial participativa, através de assembleias e de debates públicos e a criação de algum tipo de agência independente de planejamento urbano e de projetos, com equipes multidisciplinares que articularam os trabalhos em conjunto às comunidades e aos governos locais.

Quando centramos atenção na situação brasileira, fica evidente que seu processo de urbanização resiste a abordagens generalizantes e simplificadoras. Entretanto, é possível afirmar que esteve marcado tanto por sua velocidade e intensidade, quanto pelas dificuldades em controlá-lo mediante usuais instrumentos de planejamento urbano. O cenário atual inclui metrópoles dilatadas, com espacialidades desconectadas e descontextualizadas, que consomem seus recursos naturais cada vez mais escassos. A qualidade de vida urbana desvanece diante das grandes distâncias a serem percorridas diariamente, do transporte de massa ineficiente, que consome energia e tempo, e da demanda por novas infraestruturas, que acrescenta problemáticas ambientais, entre tantas outras. Se ainda não sabemos ao certo como deve

ser a cidade do século XXI, estamos seguros de como não deve ser. A única certeza reside na necessidade de uma mudança de paradigma, que pense a cidade para os seus cidadãos.

Tal panorama suscita a necessidade de reavaliar conceitos e modelos que se revelaram inadequados às necessidades urbanas. Ou, ainda, extremamente eficientes, mas nesse caso, em prol de objetivos que não atendem às aspirações atuais e muito menos à totalidade urbana. Vivemos um momento de inflexão no urbanismo mundial, principalmente no Brasil, com suas problemáticas adicionais, demandando do planejamento de modelos menos estáticos, menos influenciados por ideários predeterminados, mais abertos para aceitar e assimilar questões mais fluidas, próprias de uma sociedade altamente diversificada e cambiante. O “neurbanismo” de Ascher, priorizando a compatibilidade urbana, é um caminho que necessita mais experiências para confirmar sua validade. O “novo urbanismo”, preconizado por Gehl, é uma alternativa que propõe cidades mais humanas, povoadas por espaços para pessoas e aprendizagens. Essas propostas não foram aqui ressaltadas por definirem modelos de espacialidades urbanas que se pretende meramente replicar, mas por traduzirem princípios de ordem projetual capaz de resgatar o valor dos espaços públicos na vida urbana, abandonados e deteriorados nas metrópoles brasileiras.

As promessas que justificaram a consolidação do modelo industrial, racionalista e tecnológico de uma sociedade com mais tempo livre para lazer e recreação, para os encontros e a convivência sociais e para o desfrute dos espaços públicos urbanos se converteram em uma falácia, e, na realidade, transformaram o tempo dos cidadãos em tempo individualizado

e de consumo, consolidando os *shopping centers* como sua máxima expressão. Como consequência, nossas cidades apresentam expressiva carência quantitativa e qualitativa de espaços públicos livres. Escasseiam os espaços de encontro e convívio, agradáveis e acessíveis para o conjunto da população, ratificando uma cultura que aprende desde cedo que os espaços públicos são inseguros, degradados e que devem ser evitados. Questiona-se, portanto, acerca das cidades que estamos criando, com ambientes hostis aos seus próprios habitantes, em especial aos idosos e crianças, tratados como cidadãos de segunda categoria.

Felizmente é possível notar que, com o apoio de movimentos sociais, o espaço público de algumas metrópoles vem passando por um momento de redescoberta e apropriação coletiva, vem sendo afirmado e ressignificado como os potenciais lugares para uma mudança cultural efetiva em prol do desenvolvimento de uma nova cidadania. A partir da análise dos processos de transformação urbana vividos por Copenhague, Barcelona, Medellín e Curitiba, pudemos comprovar a validade da hipótese implícita nessa redescoberta e apropriação coletiva. Essas experiências confirmaram a eficácia de priorizar certos aspectos inerentes ao planejamento urbano responsável por intervenções com base em segurança (ruas e bairros multifuncionais, diversidade de usos, desestimando a cultura do medo), sustentabilidade (compacidade, transporte coletivo sustentável), saúde (valorização da cultura ciclista e pedonal), e vivacidade (ambientes atrativos, agradáveis e acessíveis).

Desse modo, apostamos em um planejamento urbano mais humano, inclusivo, democrático e seguro, objetivando a revitalização

dos espaços públicos a fim de fortalecer o papel da cidade como fórum democrático e lócus de cidadania, ou seja, como uma "extensão da práxis urbana, da *pólis* (política), da *civitas* (cidadania) e da própria urbe (enquanto espaço social construído) a todo o espaço social e humano" (Monte-Mór, 2006, p. 193).

Mesmo numa certa periferia do mundo globalizado, podemos acreditar que muitos urbanistas brasileiros tentam encontrar um caminho para reestruturação e revitalização das nossas metrópoles e para logramos a construção de cidades mais humanas. Para tanto, partimos do pressuposto de que o espaço público livre e os espaços lúdicos são estruturantes para a revitalização urbana e que as crianças devem ser a escala primária de tal processo. Pensar as infâncias, a educação e a construção de espaços de convivência e de diálogo é o principal caminho para cidades mais inclusivas, educadoras e igualitárias.

Desse modo, apostamos em um planejamento urbano mais humano, inclusivo, democrático e seguro, e que passa por: ser sustentável, integrando valores naturais e humanos; valorizar outras práticas sociais, outras culturas urbanas e a diversidade; priorizar o pedestre, o ciclista e os transportes coletivos sustentáveis; valorizar os espaços de permanência em detrimento dos espaços de passagem; valorizar, requalificar e criar novos espaços públicos livres, recuperando espaços residuais e intersticiais; valorizar os aspectos ambientais, paisagísticos, históricos e culturais em cada espaço público; incorporar a arte e o lúdico aos espaços urbanos, estimulando seu uso criativo; requalificar e criar novos espaços lúdicos, para todas as crianças e suas famílias; articular os espaços públicos com a cidade e em rede; fomentar a

apropriação dos espaços públicos, através dos processos de participação, criação, uso, identificação, cuidado e manutenção. Através da revitalização dos espaços públicos, fortalece-se o papel da cidade como fórum democrático e lócus de cidadania.

Em última análise, as metrópoles contemporâneas brasileiras revelam a necessidade não somente de considerar a criação dentro do planejamento urbano, mas também de reconhecer o potencial que os espaços lúdicos têm de relação comunitária dentro do tecido urbano. A partir da cultura e da apropriação do

espaço público por meio dos jogos e das brincadeiras, tanto na sua dimensão física quanto na simbólica, poderemos proporcionar, às infâncias e aos demais grupos etários, a possibilidade de interagir com o espaço, bem como a capacidade de realização da cidade que desejamos construir: uma cidade de espaços educadores, com estética e dignidade para todos. Como planejadores urbanos, temos a oportunidade de projetar cenários, de (re)criar espaços públicos como territórios lúdicos, enfim, de assumir a utopia jamais como algo ilusório ou impossível, mas sim como possibilidade real.

Marina Simone Dias

Universitat Politècnica de Catalunya, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona. Barcelona, Espanha.

marinasimonedias@yahoo.com.br

Milton Esteves Júnior

Universidade Federal do Espírito Santo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Vitória, ES/Brasil.

m.estevesg3@gmail.com

Notas

- (1) Utilizamos o termo “metápoles” e “metropolitanos”, tal como Ascher (1998), para denominar assentamentos urbanos em configurações expandidas, atomizadas, fragmentadas e fragmentárias que ultrapassam e englobam as zonas metropolitanas *stricto sensu*.
- (2) O conceito de “espaço público” admite inúmeras acepções. Assim mencionado, refere-se a uma “categoria espacial” e a um enfoque epistemológico metacientífico. Quando referido como “espaços públicos”, pressupõe contextualizações históricas e/ou físico-territoriais relativas a distintas espacialidades, das quais derivam outras tantas conceituações como “espaços livres públicos”, “espaços semipúblicos”, “espaços públicos, mas não civis”. Já o conceito de “espaço livre” se refere aos espaços não construídos, desprovidos de edificações ou de coberturas. Assim, o conceito associativo de “sistemas de espaços livres público” é mais amplo e engloba espacialidades e instalações destinadas ao uso público, tais como ruas, largos, praças, parques, passeios marítimos, quadras, etc. Dentre outros autores que abordam essas questões, destacam-se: Hanna Arendt, Miranda Magnoli, Herman Hertzberger, Zygmunt Bauman, José Guilherme Cantor Magnani, Richard Sennett.
- (3) O modelo “fordista”, fundado por Henry Ford em 1903, baseava-se em linhas de produção que atuavam em monobloco, em que, em uma ponta, entravam matérias-primas e, em outra, saíam artigos prontos para o consumo. Esse modelo foi superado pelo “toyotismo”, baseado em cadeias produtivas que operam de modo fragmentário em montadoras, distribuídas em diversas localidades, selecionadas em função das melhores ofertas materiais, tecnológicas e econômicas, recursos logísticos e de mobilidade e comunicação disponíveis.
- (4) Não caberia aqui detalhar os conceitos como “países subdesenvolvidos ou periféricos”, que fazem parte de regimes de representação regidos por juízos de valores estabelecidos por modelos (tecnológicos, econômicos e sociais) discutíveis, que, via de regra, encerram preconceitos e, portanto, estranhos ao ideário aqui defendido.
- (5) No que se refere ao universo temático da topofilia, terrafilia e identidade territorial, destacam-se os trabalhos desenvolvidos no Centro de Estudos do Território, Cultura e Desenvolvimento, por autores como Zoran Roca, sistematizados e contextualizados na realidade brasileira em Moraes (2012).
- (6) A reconstrução de Amsterdã recebeu intervenções do arquiteto Aldo van Eyck, que trabalhou no Departamento de Obras Públicas e projetou mais de oitocentos espaços infantis entre 1946-1978, planejados para pequenas áreas residuais e pensados especificamente para cada terreno e com mínimos elementos.

Referências

- AITKEN, S. (2014). Do apagamento à revolução: o direito da criança à cidadania/direito à cidade. *Revista Educação e Sociedade*. Campinas, v. 35, n. 128. pp. 629-982.
- ALBERNAZ, P. (2007). “Reflexões sobre o espaço público atual”. In: LIMA, E. F. W. e MALEQUE, M. R. (orgs.). *Espaço e cidade – conceitos e leituras*. Rio de Janeiro, 7Letras.

- ASCHER, F. (1998). *Metapolis: Acerca do futuro da cidade*. Oeiras, Celta.
- _____. (2010). *Os novos princípios do urbanismo*. São Paulo, Romano Guerra.
- AUGÉ, M. (1994). *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. São Paulo, Papirus.
- BAUMAN, Z. (2001). *Modernidade líquida*. Rio de Janeiro, Zahar.
- BOHIGAS, O. (1985). *Reconstrucción de Barcelona*. Barcelona, Mopu Arquitectura.
- BORJA, J. e CASTELLS, M. (1998). *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid, Taurus.
- BORJA, J. e MUXÍ, Z. (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona, Electa.
- BRANDÃO, C. A. L. (org.). (2006). *As cidades da cidade*. Belo Horizonte, Editora UFMG.
- CASTAÑO CÁRDENAS, N. (2015). *El papel del arte en el proceso de transformación y configuración del paisaje de los barrios informales de Medellín*. Dissertação de mestrado. La Plata, Universidad Nacional de La Plata.
- CASTELLS, M. (2009). *A questão urbana*. Rio de Janeiro, Paz e Terra.
- CERTEAU, M. de (2003). *A invenção do cotidiano*. Petrópolis, Vozes.
- CHOAY, F. (2004). "El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad". In: MARTÍN RAMOS, A. (ed.). *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona, Edicions UPC.
- DEBORTOLI, J. A. O.; MARTINS, M. F. A. e MARTINS, S. (org.). (2008). *Infâncias na metrópole*. Belo Horizonte, Editora UFMG.
- DIAS, M. S. e FERREIRA, B. R. (2015). Espaços públicos e infâncias urbanas: a construção de uma cidadania contemporânea. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*—Anpur. Disponível em: <<http://unuospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/view/5150>>. Acesso em: 17 dez 2015.
- FORTUNA, C. (org.) (2001). *Cidade, cultura e globalização*. Oeiras, Celta Edições.
- GARCIA, E. B. (1996). "Ação cultural, espaços lúdicos e brinquedos interativos". In: MIRANDA, D. S. (org.). *O parque e a arquitetura: uma proposta lúdica*. São Paulo, Papirus.
- GEHL, J. e GEMZOE, L. (2002). *Novos espaços urbanos*. Barcelona, Gustavo Gili.
- _____. (2013). *Cidades para pessoas*. São Paulo, Perspectiva.
- GUATTARI, F. (2006). *As três ecologias*. Campinas, Papirus.
- HARVEY, D. (2004). *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo, Loyola.
- JACOBS, J. (2000). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo, Martins Fontes.
- LANSKY, S. (2012). *Na cidade, com crianças. Uma etno-grafia especializada*. Tese de doutorado. Belo Horizonte, Universidade Federal de Minas Gerais.
- LEFEBVRE, H. (2009). *O direito à cidade*. São Paulo, Centauro.
- LIMA, M. S. (1989). *A cidade e a criança*. São Paulo, Nobel.

- MONTANER, J. M. (1999). *Barcelona 1979-2004: del desarrollo a la ciudad de calidad*. Barcelona, Ajuntament.
- MONTE-MÓR, R. L. (2006). "A cidade e o urbano". In: BRANDÃO, C. A. L. (org.). *As cidades da cidade*. Belo Horizonte, Editora UFMG.
- MORAES, J. R. (2012). *A contribuição da topofilia e terrafilia na perspectiva de uma educação para a cidadania*. Dissertação de mestrado. Lisboa, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.
- OLIVEIRA, C. (2004). *O ambiente urbano e a formação da criança*. São Paulo, Aleph.
- ROGERS, R. e GUMUCHDJIAN, P. (2001). *Cidades para um pequeno planeta*. Barcelona, G. Gili.
- SANTOS, M. (2006). *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo, Edusp.
- SILVA, R. C. M. (org.). (2006). *A cidade pelo avesso. Desafios do urbanismo contemporâneo*. Rio de Janeiro, Viana & Mosley.
- SOBARZO, O. (2006). A produção do espaço público: da dominação à apropriação. *Revista Geosp - Espaço e Tempo*. São Paulo, n. 19, pp. 93-111.
- SOMEKH, N. (2010). "Apresentação". In: ASCHER, F. *Os novos princípios do urbanismo*. São Paulo, Romano Guerra.
- TONUCCI, F. (2005). *La città dei bambini. Un modo nuovo di pensare la città*. Bari, Editori Laterza.
- VILÀ, G. e GAVALDA, J. (2013). Efectos del urbanismo disperso y consecuencias para la sostenibilidad social. Análisis de la Región Metropolitana de Barcelona. *Cadernos Metròpole*. São Paulo, v. 15, n. 29, pp. 15-33.
- THE GUARDIAN (2016a). *Story of cities #13: Barcelona's unloved planner invents science of 'urbanisation'*. Disponível em: <<http://www.theguardian.com/cities/2016/apr/01/story-cities-13-eixample-barcelona-ildefons-cerda-planner-urbanisation>>. Acesso em: 1º abr 2016
- _____ (2016b). *Story of cities #36: how Copenhagen rejected 1960s modernist 'utopia'*. Disponível em: <<http://www.theguardian.com/cities/2016/may/05/story-cities-copenhagen-denmark-modernist-utopia>>. Acesso em: 5 maio 2016.
- _____ (2016c). *Story of cities #37: how radical ideas turned Curitiba into Brazil's 'green capital'*. Disponível em: <http://www.theguardian.com/cities/2016/may/06/story-of-cities-37-mayor-jaime-lerner-curitiba-brazil-green-capital-global-icon>>. Acesso em: 5 maio 2016.
- _____ (2016d). *Story of cities #42: Medellín escapes grip of drug lord to embrace radical urbanism*. Disponível em: <<http://www.theguardian.com/cities/2016/may/13/story-cities-pablo-escobar-inclusive-urbanism-medellin-colombia>>. Acesso em: 13 maio 2016.

Texto recebido em 2/maio/2016
Texto aprovado em 29/jun/2016

