

O PLANEJAMENTO URBANO MODERNO E A ALTERAÇÃO DA PERCEPÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS

Oliveira, Leandro Tosta¹

Resumo: As cidades modernas sempre foram marcadas por desigualdades sociais e por diferentes modos de apropriação de seus espaços. Nas últimas décadas do século XX, entretanto, uma nova forma de “enfrentar” os problemas da cidade ganhou espaço privilegiado e se tornou uma das principais maneiras de lidar com as diferenças, que são os “enclaves fortificados”. Este artigo apresenta, de modo geral, as influências do planejamento urbano moderno na concepção dos enclaves e como eles vêm contribuindo para a configuração de espaços de segregação sócio-espacial e para a alteração da percepção do espaço público enquanto local de livre circulação, aberto, de convívio e interações sociais entre diferentes segmentos sociais.

Palavras-chaves: cidades modernas, enclaves fortificados, segregação social, espaço público.

Introdução

Desde o surgimento das primeiras cidades o homem busca organizá-las de modo a atingir uma sociedade estável e harmoniosa. Entretanto, as cidades sempre foram marcadas por desigualdades sociais, por diferentes modos de participação, apreensão e interação. No desenvolvimento das cidades ocidentais, diferentes reformas foram realizadas visando alcançar uma harmonia social.

Yi-Fu Tuan (2005, p. 251), em *paisagens do medo*, expressa que “as cidades não são ‘paus e pedras’, mas uma complexa sociedade de pessoas heterogêneas vivendo perto umas das outras (...)”, apesar de ser uma das fontes de conflitos no seu interior, é também uma das fontes que garante sua diversidade e funcionamento.

Visando a harmonia e o convívio com a diferença, o planejamento das cidades modernas buscou desenvolver seus projetos de (re)urbanização. Contudo, os conflitos que as cidades apresentam, ainda hoje, mostram que tal objetivo não foi alcançado e, até mesmo o contrário, tem aprofundado alguns aspectos dos problemas urbanos como a questão da segregação sócio-espacial.

Diante desta questão apresenta-se a seguir alguns aspectos, ainda que não aprofundando a discussão dos mesmos, que influenciaram o desenvolvimento do

¹ Unesp - Faculdade de Filosofia e Ciência, mestrando em ciências sociais, leandrotosta@ymail.com, artigo de conclusão da disciplina políticas públicas, espaço e crime.

planejamento urbanístico moderno e de como e por que este se tornou um dos principais elementos geradores de espaços de segregação na sociedade moderna.

As origens da influência dos planejadores urbanos modernos

As atuais configurações da arquitetura de grande parte das grandes cidades modernas encontram seus referenciais em concepções urbanísticas que tentaram lidar com “o problema” do “caos” que nela se encontram, tentando (re)construir, por meio de uma reorganização dos espaços, um ambiente em que tudo funcionaria em perfeita harmonia, trazendo a paz, segurança e tranquilidade para seus moradores.

O planejamento de cidades ideais, com seus espaços delimitados e ordenados encontra sua primeira expressão na concepção de Ebenezer Howard (1898) que, frente aos problemas característicos das cidades industriais, no caso Londres do século XIX, propôs a construção de cidades-jardins.

Considerando “uma desgraça completa e uma afronta à natureza o fato de tantas pessoas terem de conviver aglomeradas” (JACOBS, 2001, p.16), Howard vislumbrou a construção de cidades-jardins. Estas seriam cidades auto-suficientes, rodeadas por um cinturão agrícola, deixando as indústrias, escolas, áreas de lazer etc., em locais pré-determinados, separados por áreas verdes, geridos pela administração pública de modo a evitar usos incorretos, ou seja, que ela se tornasse uma cidade grande, “a população máxima não deveria ultrapassar 30 mil habitantes” (Opt. Cit., p. 17).

Outra fonte de influência dos planejadores urbanos modernos foi o arquiteto europeu Le Corbusier. Nos anos de 1920, Corbusier descreveu uma cidade imaginária (ville radieuse) que seria composta de arranha-céus construídos no interior de um parque, com os setores da cidade separados em áreas distintas. A idéia de Corbusier baseia-se na cidade-jardim, porém transplantada para áreas densamente povoadas, constituindo, assim, uma espécie de “cidade-jardim vertical”. O seu planejamento também incluía a existência de largas vias públicas para a circulação dos automóveis “e isso era uma idéia nova e empolgante nos anos 20 e início dos 30” (Opt. Cit., p. 23).

Nas duas concepções encontram-se como pontos em comum: “a antipatia pela rua e destruição de sua unidade; segmentação espacial das funções; ênfase na cidade como um parque e na existência de áreas verdes intercaladas a áreas construídas; e necessidade de um plano integral continuamente controlado por autoridades públicas”. (CALDEIRA, 2000, p. 310).

Segundo Jacobs (2001, p. 24), apesar dos conflitos que existiram entre os descentralizadores (defensores das cidades-jardins) e a visão de Corbusier, as duas concepções acabaram se harmonizando pelos seus discípulos. “A técnica de reurbanização que leva nomes variados, como ‘remoção seletiva’ ou ‘revitalização localizada’ ou ‘plano de revitalização’ ou ‘conservação planejada’”, transitam entre elas ou, muitas vezes, realizam um misto das duas concepções.

A incorporação destas idéias na elaboração dos projetos urbanos e arquitetônicos, muitas vezes, se aplicou de modo completo na formação de cidades inglesas (como Letchworth Garden City, primeira cidade jardim) e americanas, bem como na construção de cidades planejadas do Brasil como Goiânia e, caso mais exemplar, Brasília, onde se denota a influência tanto pela separação da cidade em setores, existência de diversos parques, quanto pelas largas avenidas projetadas para os carros, tornando a circulação a pé pela cidade quase impossível.

Contudo, a influência mais marcante se percebe nas incorporações destas concepções, pelo menos de seus princípios, nos planejamentos de bairros, em projetos de “revitalizações” de determinadas áreas urbanas e mais significativamente nas construções dos “atuais condomínios fechados (...) [que] exemplificam a influência do modelo da cidade-jardim e também o quanto ele foi modificado” (CALDEIRA, 2000, p. 309).

As transformações influenciadas por estas concepções e aplicadas de “formas parciais” nas cidades conduziram para a criação de espaços de segregação no interior das sociedades. A aversão das ruas pelos planejadores modernos é apontada tanto por Jacobs como por Caldeira como um dos principais pontos de ataque que minaram o espaço público de interação entre as pessoas.

Segundo Jacobs (2001, p. 20), o desenvolvimento de projetos residenciais (nos EUA) nestes moldes serviu para demonstrar e popularizar idéias hoje “inquestionáveis no urbanismo ortodoxo: a rua é um lugar ruim para os seres humanos; as casas devem ser afastadas dela e voltadas para dentro, para uma área verde cercada.”

De acordo com Caldeiras (2000, p. 311),

ao destruir a rua como espaço para a vida pública, o planejamento modernista também minou a diversidade urbana e a possibilidade de coexistência de diferenças. O tipo de espaço que ele cria promove não a igualdade – como pretendido – mas apenas uma desigualdade mais explícita.

A destruição das ruas (e calçadas) como espaço de interação entre as pessoas é apontado por Jacobs como uma das questões fundamentais que devem ser tratadas. Os ideais modernistas priorizando a criação de áreas livres (vazios urbanos) e parques, tudo repleto de muito verde, como se fossem as soluções para os problemas urbanos, acabaram esvaziando as ruas, pois retiraram a diversidade de usos que elas continham, passando a ser vistas somente como lugar de passagem, corredores somente para o trânsito de veículos.

Contudo, estes se esqueceram do elemento principal das cidades: as pessoas. Os espaços de interações pelos quais se interessam e utilizam por representarem algo para elas, onde as relações sociais ocorrem de forma natural e não porque foi planejado para este ou aquele objetivo, como algo imposto.

A vida nas cidades, para Jacobs, depende fundamentalmente da existência destes espaços que podem ser as ruas, os parques e espaços públicos, desde que proporcionem uma variedade de usos com algum significado para as pessoas, não para os planejadores urbanos.

O grande trunfo das cidades é a diversidade que ela contém – e que pode proporcionar – para diferentes grupos, com diferentes interesses e gostos. É por meio da diversidade que se garante a circulação das pessoas nestes locais em diferentes horários, com diferentes objetivos. E é dessa forma que, segundo a autora, conseguiríamos manter a segurança, a qualidade de vida e a sociabilidade entre as pessoas, objetivo sempre em mente dos “planejadores”, mas nunca alcançado, justamente por desprezarem a realidade e se preocuparem com as aparências.

A questão da segurança

A questão da segurança nas ruas, ou melhor, da insegurança que se vivencia nos grandes centros urbanos, é uma das questões urbanas que vêm sendo alvo de preocupação não só de autoridades policiais e governantes, mas da população como um todo, que buscam diferentes alternativas para lidar com esta questão.

No que tange a discussão à respeito da segurança, principalmente nas ruas (e calçadas), Jacobs atenta para o fato de que as transformações realizadas pelos planejadores urbanos modernos, nos projetos de “reurbanização”, contribuíram para a retirada dos “olhos para rua”, pelo fato de as construções se voltarem para o interior das quadras e não para a rua. O fechamento de antigos estabelecimentos comerciais também

contribuiu para o esvaziamento das ruas, tornando-as menos atrativas e, conseqüentemente, mais inseguras.

Jacobs (2001, p. 36) argumenta que para se ter segurança nestes espaços da cidade, as ruas (e calçadas) devem se constituir em espaços atrativos para as pessoas e, para tanto, seria necessário a existência de três características fundamentais: Primeiro, se deve ter a separação entre público/privado bem delimitada. Em segundo, devem existir “olhos para a rua”, daqueles que se poderia chamar “proprietários naturais da rua. Os edifícios devem estar voltados para a rua a fim de receber estranhos e proteger a si mesmo”; e, por último, a calçada deve ter sempre gente circulando, para que assim existam sempre olhos atentos voltados para ela, como também para torná-la atrativa, interessante de ser vista por aqueles que se encontram dentro dos edifícios.

O estabelecimento destes elementos conseguiria lidar com o problema da insegurança, entretanto, as pessoas não devem ser forçadas a realizar o “policimento” que, segundo Jacobs (2001, p. 37), é mais eficaz quando acontece de forma involuntária, informal, “quando [as pessoas] usufruem [destes espaços] espontaneamente e estão menos conscientes, de maneira geral, de que estão policiando”.

Outro fator fundamental neste processo, é a confiança. As pessoas somente vão interferir em algum acontecimento na rua caso se sintam seguras para tal. Essa confiança necessita de um tempo para se formar, um tempo de construção de pequenas relações e contatos públicos nas calçadas e estabelecimentos, que resultarão na compreensão da identidade pública.

Todavia, cada uma destas características vem sendo negada pelos projetistas e urbanistas modernos. Os espaços que se tem criado têm levado as pessoas a optar cada vez mais por compartilhar o “tudo” ou “nada” de suas vidas, sendo a opção do “compartilhar nada” a preferida pelas pessoas nessas situações.

Dessa forma, os espaços públicos continuam sendo percebidos como locais inseguros, posto que as relações sociais entre as pessoas não vem encontrando espaços para se concretizar, sendo “o outro”, “o diferente” sempre visto com desconfiança e apreensão, aumentando a discriminação e a segregação social.

Jacobs (2001), nos anos 1960, questionava como lidar com a insegurança se as cidades continuassem a ser reurbanizadas dentro dos parâmetros modernistas, e apontava três maneiras de lidar com este problema: 1) “deixar o perigo reinar absoluto e os infelizes que defrontarem com ele sofrer as conseqüências”; 2) utilizar o veículo

como proteção do meio externo; 3) a instituição de territórios demarcados, como os condomínios fechados.

De acordo com Jacobs, essas “soluções” encontradas pela sociedade norte-americana, ao que tudo indicava, somente seriam “aperfeiçoadas”. Os projetos de “reurbanização” das últimas décadas acabaram por consolidar maneiras de lidar com a insegurança, principalmente nas cidades de grande porte não só americanas como brasileiras também, contribuindo para a formação de espaços de segregação social cada vez mais explícitos.

Deste modo, os ideais de Jacobs de vida pública “nas calçadas”, mantidas pela diversidade de seus usos e das diferenças que garantiriam o contato e a construção das relações sociais, responsáveis pela identificação com o espaço público, tornando todos “vigilantes” das ruas e fazendo-as locais seguros, pode-se dizer que não se concretizaram, pelo menos na maior parte das áreas das grandes cidades.

De acordo com Caldeira (2000, p. 307), as construções dos espaços públicos modernos estão na direção oposta dos ideais anteriores, como de “abertura, indeterminação, fluidez e coexistência de diferenças não assimiladas”. Atualmente, os espaços construídos estão fortemente marcados pela desigualdade e pela separação, expressando “alguns dos piores cenários de incivilidade e privatização do espaço público imaginados por Jacobs (...). Cidades de muros e enclaves fortificados são cidades de fronteiras fixas e espaços de acesso restrito e controlado”. (2000, p. 308).

Espaços de segregação

As mudanças na construção de um novo cenário urbano, materialmente falando, encontram suas raízes em uma série de transformações econômicas, políticas e sociais, que configuraram uma nova cultura nas sociedades modernas ocidentais.

A construção de “espaços de segregação” são conseqüências de uma mudança na percepção de um novo “ambiente” social de determinado período. No caso dos Estados Unidos e Inglaterra, como aponta David Garland (2008), estas transformações iniciaram-se pós anos 60, mas ganharam força nas duas últimas décadas do século XX. No Brasil, elas passam a ser verificadas principalmente nos anos 80 e 90, como Caldeira demonstrou nas transformações dos espaços na cidade de São Paulo, com a construção e expansão dos “enclaves fortificados” (“espaços privatizados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer e trabalho” (2000, p. 211)).

Garland (2008, p. 243) mostra que entre os anos de 60 a 90 já havia se configurado uma série de fenômenos relacionados ao crime, “notadamente, um medo disseminado do crime, comportamentos rotineiros de cautela, representações culturais e midiáticas popularizadas e uma generalizada ‘consciência do crime’”. Deste modo, o crime passou a ser tido como “um fato social normal”, alterando a forma das relações diárias das pessoas, ditando uma nova forma de organização social e configuração espacial.

(...) o aumento do crime violento e do medo desde meados dos anos 80 provocou a fortificação da cidade, à medida que moradores de todas as classes sociais buscaram proteger seus espaços de residência e trabalho. Além disso, como o medo e o crime aumentaram, os preconceitos articulados na fala do crime não só ajudaram a exacerbar a separação de diferentes grupos sociais, mas também a aumentar as tensões e suspeitas entre eles. (CALDEIRA, 2000, P. 232).

Este medo generalizado do crime, nem sempre associado a níveis reais de criminalidade, desencadeou um sentimento de incompetência do Estado em conseguir “controlar o crime e de assegurar lei e ordem (...)” (GARLAND, 2008, p.246), o que levou, por sua vez, a um processo de reflexão da segurança por diversos setores da sociedade, tornando-se parte do senso comum.

O Estado parte, então, para o que Garland (2008, p. 269) chama de “estratégia de responsabilização”, ou seja, divide a responsabilidade das agências estatais com atividades do setor privado e da comunidade, “o resultado pretendido é uma rede otimizada de controle do crime mais ou menos direcionada, mais ou menos informal, que contempla e estende o controle do crime formal do Estado de justiça criminal”.

Esta divisão de responsabilidades alimentou no setor privado uma indústria de segurança que abrange desde a venda e aperfeiçoamento de tecnologias de segurança, aos recursos humanos de policiamento, conseqüente do medo.

Outro setor que se “beneficiou” com o crescimento do medo e a busca por segurança foi o imobiliário, com o desenvolvimento de projetos que forneçam aos clientes a sensação de segurança. É neste ponto que se encontra a ampla difusão dos condomínios fechados, que alteraram a rotina e o modo de vida das pessoas.

Para Caldeira (2000), uma das conseqüências do processo de criação dos “enclaves fortificados” é a demarcação territorial da desigualdade social que promove a intolerância com o outro. Sendo assim,

os enclaves fortificados – prédios de apartamentos, condomínios fechados, conjuntos de escritórios ou shopping centers – constituem o cerne de uma

nova maneira de organizar a segregação, a discriminação social e reestruturação econômica em São Paulo. Diferentes classes sociais vivem mais próximas umas das outras em algumas áreas, mas são mantidas separadas por barreiras físicas e sistemas de identificação e controle. (CALDEIRA, 2000, p. 255).

Aumento do efetivo policial e de seguranças privadas, construções de arquiteturas que visam à expulsão dos “indesejáveis” (muros, correntes, lanças em portões e muretas, concretos ásperos em baixo de pontes e viadutos, cercas elétricas, etc.), utilização de equipamentos eletrônicos de segurança como câmeras de vídeos, são alguns dos muitos aparatos de segurança utilizados para controlar e impedir o acesso e circulação das pessoas nos espaços públicos atuais.

A utilização destas estratégias, altamente difundidas nos dias de hoje, promoveram mais que a segurança, mas alterou a percepção do espaço público e, conseqüentemente, as formas de interações que nele ocorrem. Como Caldeira (2000, p. 302) demonstrou, “contra um pano de fundo de muros e tecnologias de vigilância, a vida nas calçadas é bem diferente da que Jane Jacobs descreveu (...)”.

Os enclaves fortificados foram, e ainda são, construídos voltados para o interior, longe das ruas, negando-as como espaços de interações com o diferente, com o mundo heterogêneo que o cerca, levando as pessoas a viverem em “mundos” mais homogêneos (enclausuradas nestes espaços). O deslocamento entre os lugares é, predominantemente, realizado no interior dos automóveis, muitas vezes blindados, a fim de se evitar o contato com o “mundo” exterior considerado perigoso e que é deixado às classes mais populares.

A separação da cidade em “universos” distintos, em que as classes médias e altas cada vez mais se refugiam atrás de muros, cercas eletrificadas e dentro de automóveis, reflete um “novo conceito de vida urbana” e contribui para o fortalecimento da estigmatização dos que estão do lado de fora, normalmente as classes populares, percebidas como agentes da insegurança e, portanto, vistas com suspeita e medo.

Conclusão

As cidades modernas de grande e médio porte têm se transformado, cada vez mais, em “cidades de muros”. Os ideais do planejamento urbano moderno que buscavam maior abertura dos espaços públicos e proporcionavam encontros anônimos e

impessoais entre os diferentes segmentos sociais foram apropriados e transformados de forma a realizar o oposto: cercamento, fechamento, interiorização e privatização dos espaços públicos.

Essa contradição envolve uma complexidade de fatores sociais, políticos e econômicos que contribuíram para a reconfiguração do espaço urbano moderno.

Massivamente presente na grande mídia, a insegurança tem sido o principal elemento de atração das classes médias e altas para o interior dos enclaves fortificados, como se percebe nos anúncios imobiliários: “apenas com ‘segurança total’ o novo conceito de moradia está completo” (CALDEIRA, 2000, p.267). Dessa forma, também, vem contribuindo para o esvaziamento das ruas e distanciando os indivíduos da diversidade de usos que poderia fornecer.

Todavia, esse sentimento de insegurança e de medo não é exclusivo de classes sociais mais abastadas, mas está presente em todas as classes e motivado o aumento dos muros, a adoção de grades nas janelas, portões com lanças até em residências de bairros populares.

Entretanto, mesmo com a “fortificação” das casas, nos espaços populares as ruas ainda são espaços públicos de interações. A “vida na rua” tem um significado real para os seus moradores que mantêm os “olhos sobre as ruas” e, conseqüentemente, a segurança “é mantida pelo engajamento, não pelo isolamento” (CALDEIRA, 2000, p. 317).

Nas áreas das cidades em que ainda se mantêm contatos e relações pessoais, e uso do espaço público, os moradores possuem sentimentos de pertencimento àquele espaço. E, a expansão dos enclaves fortificados parece se contrapor, justamente, ao ideal de engajamento e à percepção de pertencimento à cidade, na medida em que isolam os espaços, restringem o acesso e a circulação das pessoas.

Corroboramos Caldeira (2000) que tais espaços se transformam em ambientes de intolerância, onde os que estão de fora passam a ser suspeitos, podendo ser parados e questionados por seguranças privados. Os direitos do cidadão à cidade (direito de ir e vir, de permanência em locais públicos etc.) são subestimados. A cidade não mais convive com a heterogeneidade, ela segrega, determina os espaços, e impõe barreiras físicas e psicológicas à circulação das pessoas.

Desta forma, um retorno à vivência do “caos” da cidade, no sentido da heterogeneidade de sua composição, usos e significados, apontados por Jacobs como o

caminho que deveria ser seguido para manter viva uma cidade, vem se tornando uma realidade cada vez mais distante.

Os projetos urbanísticos modernos, implementados por governos ou iniciativas privadas, continuam criando espaços de segregação sócio-espacial nas cidades, construindo um novo modelo de espaço público, onde as diferenças se tornam mais evidentes, onde as pessoas são vigiadas e controladas por uma série de equipamentos de monitoramento e identificações, enfim, como aponta Caldeira (2000, p. 337), “um espaço público não-democrático e não-moderno”.

Referências

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros: Crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Edusp, 2000.

GARLAND, David. **A cultura do controle: crime e ordem social na sociedade contemporânea**. Rio de Janeiro: Revan, 2008.

JACOBS, Jane. **Morte e vida nas grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

TUAN, Yi-fu. **Paisagens do medo**. São Paulo: Editora UNESP, 2005.