

TERRAIN VAGUE - O ESPAÇO HABITÁVEL ENTRE AS COISAS

TERRAIN VAGUE - THE HABITABLE SPACE AMONG THINGS

¹PAVONI, M. P.; ²GOMES, G..

^{1e2}Curso de Arquitetura e Urbanismo – Faculdades Integradas de Ourinhos – FIO/FEMM.

RESUMO

O presente estudo busca formas de transformar *Terrain Vagues*, ou seja, vazios urbanos subutilizados da malha urbana. Para tanto, é realizada uma pesquisa que se desdobra sobre os conceitos de espaço público, vazios urbanos, habitação e reabilitação, tendo como intenção apresentar soluções para a reabilitação desse ambiente, aproveitando a infraestrutura já presente na área.

Palavras-chave: Vazio Urbano, Urbanismo. Espaço Público. Vida Urbana.

ABSTRACT

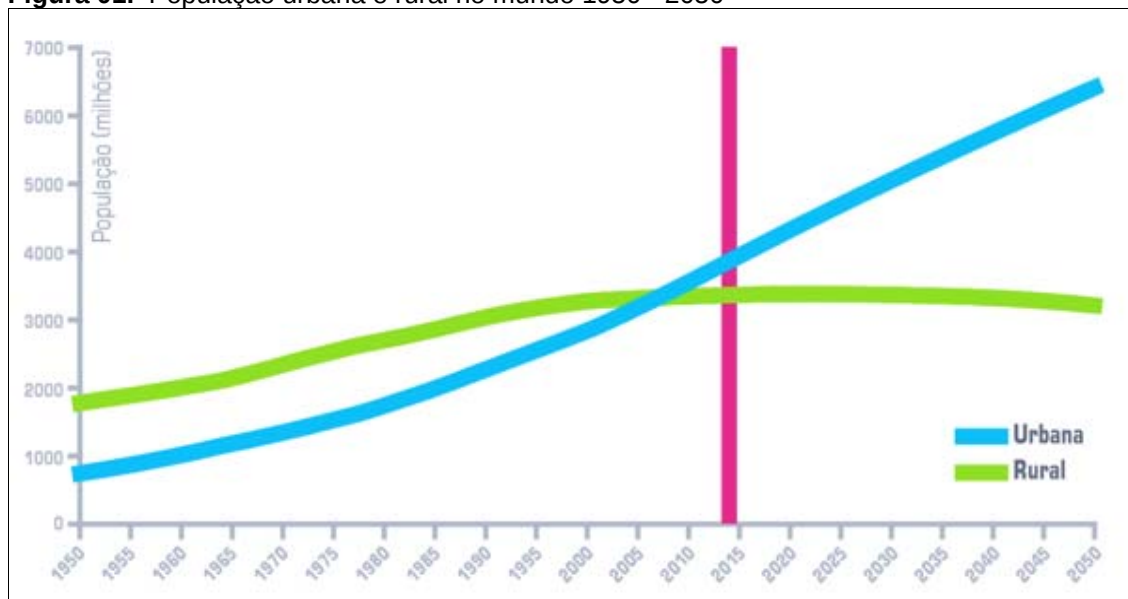
The present study seeks ways of transforming an underutilized urban voids of the urban tissue. In order to do so, a research is carried out to analyze the concepts of public space, urban voids, housing and rehabilitation, with the intention of presenting solutions for a rehabilitation of the environment by taking advantage of the infrastructure already present in the area.

Keywords: Urban Void. Urbanism. Public Space. Urban Life.

INTRODUÇÃO

No início do século XX, apenas 10% da população mundial vivia em centros urbanos. Atualmente, a população urbana já passa de 50% e a projeção para 2025 é de que essa cifra aumente para 75% da população (Figura 01). A sociedade moderna, baseada em interesses do setor privado e na especulação imobiliária, é causa direta de diversos problemas urbanos como poluição, contaminação do solo e divisão social. “As cidades cresceram e transformaram-se em estruturas tão complexas e difíceis de administrar, que quase não nos lembramos que elas existiam em primeiro lugar, e acima de tudo, para satisfazer as necessidades humanas e sociais das comunidades”. (ROGERS, 2005)

Figura 01. População urbana e rural no mundo 1950 - 2050

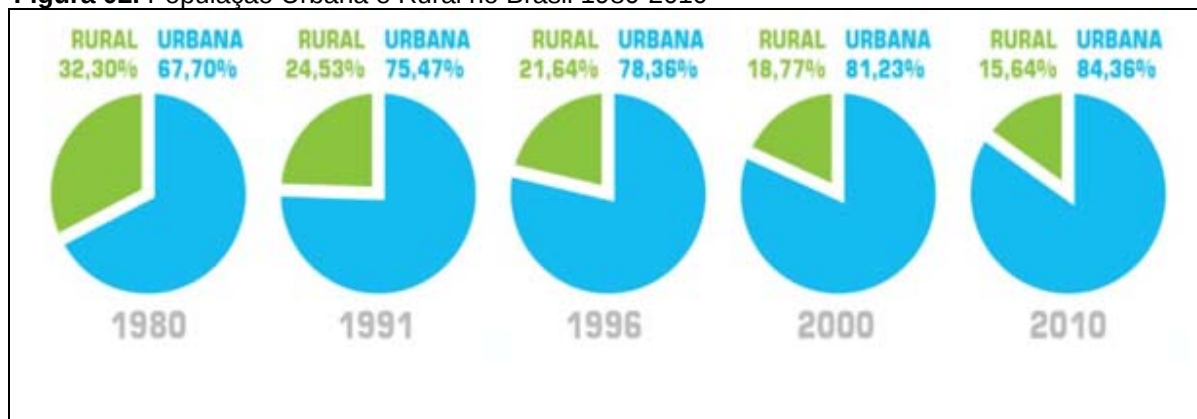


Fonte: World Urbanization Prospects - Departamento das Nações Unidas para Assuntos Econômicos e Sociais (DESA). Disponível em <<https://urbe.me/lab/em-30-anos-a-populacao-urbana-mundial-deve-ultrapassar-as-6-mil-milhoes-de-pessoas/>>. Acessado em 13 de abril de 2017

Nesse contexto de crescimento desordenado, surgem espaços subutilizados localizados em áreas que já possuem sua infraestrutura consolidada.

O espaço público, do parâmetro do pensamento ocidental, é considerado espaço de todos. No entanto, em alguns casos, o espaço público é de ninguém e, por esse estigma, não oferece nenhum efeito benéfico à cidade e à população. Essa característica peculiar motiva a presente pesquisa, e estimula a intenção de poder qualificar uma área central da cidade de São Paulo. Tendo como alvos os bairros Cambuci e Liberdade, é notada a possibilidade de reverter essa característica- espaço de ninguém- por meio da multifuncionalidade.

Figura 02. População Urbana e Rural no Brasil 1980-2010



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Disponível em <<https://urbe.me/lab/em-30-anos-a-populacao-urbana-mundial-deve-ultrapassar-as-6-mil-milhoes-de-pessoas/>>. Acessado em 13 de abril de 2017

O Conceito De *Terrain Vague*

É característica das grandes cidades a presença de quantidade significativa de vazios urbanos. “As cidades, sobretudo as grandes, ocupam vastas superfícies, entremeadas de vazios” (SANTOS,1996).

Segundo Fialová, o termo “terrain vague” diz respeito aos vazios urbanos de uma cidade, mas que possuem uma forte presença na memória dos moradores locais, tonando-se até referenciais urbanos. São espaços com potencial de transformar a paisagem urbana ao serem destinadas às funções necessárias à comunidade.

Nem sempre é fácil identificar a origem destas “friches”, haja vista que tais espaços, não simplesmente surgem, mas sim, são resíduos resultantes do processo de evolução e ocupação da malha urbana.

Alguns fatores, no entanto, contribuem de forma direta ou indireta para o surgimento dessas áreas, por exemplo:

- Mercado e especulação imobiliária;
- Falhas de planejamento;
- Esvaziamento populacional;
- Retirada ou implantação de estruturas;
- Ausência de recursos ou interesse do proprietário da área em promover a ocupação do terreno;
- Barreiras culturais ou físicas que possam dificultar a ocupação.

Figura 03. Imagem ilustrativa retirada do livro Lições de Arquitetura.



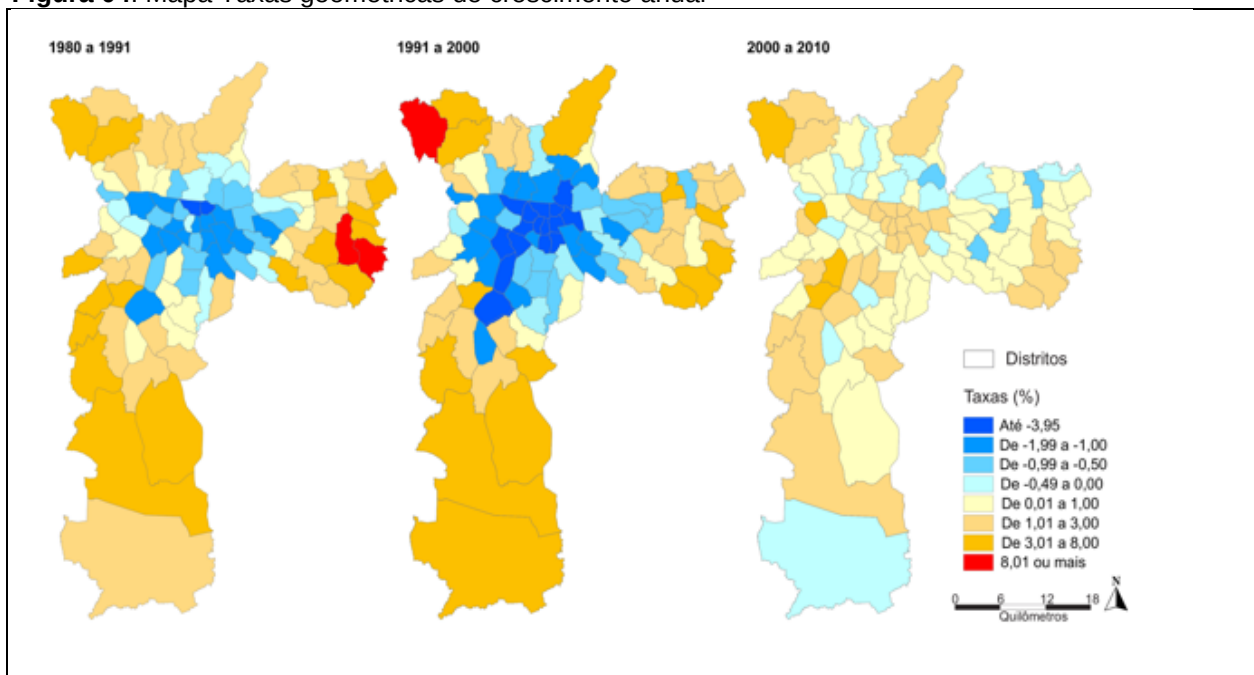
Fonte - HERTZBERGER, Herman. Lições de Arquitetura.

Esses vazios produzem na população consequências que podem ser positivas e negativas. Dentre elas, podemos citar como positivas (que se estabelecem, sobretudo pela presença de vegetação, que traz um “respiro” para a área que já se encontra adensada): maior permeabilidade do solo, variação da paisagem, melhoria no conforto ambiental. Como consequências negativas: Poluição visual e poluição do ar, a presença de locais que gerem uma sensação de insegurança ao redor dessas áreas, a não utilização eficiente da infraestrutura já existente no local.

Essa questão se torna agravante, sobretudo nas grandes metrópoles, cuja demanda habitacional e territorial, em decorrência do crescimento populacional, intensifica-se face à retomada do crescimento habitacional nas áreas centrais.

No caso de São Paulo, como pode ser observado na tabela abaixo (tabela 0x), até 2000, o crescimento populacional das áreas centrais era negativo. Esse quadro, no entanto, inverteu-se de 2000 a 2010, com a retomada do crescimento. Percebe-se, portanto, a importância da identificação dos vazios seguida de estudo dessas áreas com objetivo de discutir diretrizes que contribuam para a gestão da paisagem urbana.

Figura 04. Mapa Taxas geométricas de crescimento anual



Fonte: IBGE. Censos Demográficos.

A (Re)Tomada da Rua

Com o crescimento acelerado dos dias atuais, a forma de projetar e usar as ruas está mudando. Não é mais sustentável a construção de mais vias. É importante que o investimento local foque no trânsito e nas cidades e não no avanço das periferias e na construção de grandes rodovias. O papel da arquitetura, nesse caso, é de projetar ruas que ofereçam espaços de qualidade.

À medida que as cidades crescem para cima, dentro e fora a fim de atender às populações em mudança, é fundamental considerar os muitos fatores e processos que moldam as ruas. Estas estão integralmente ligadas a outros sistemas urbanos, e projetá-las bem oferece múltiplos benefícios às cidades e aos seus moradores.

Figura 03. Trânsito na Av. 23 de Maio, altura do viaduto Tutóia, próximo ao Parque do Ibirapuera, zona sul de São Paulo.



Fonte: FOTO: LEVI BIANCO - BRAZIL PHOTO PRESS. Disponível em <<https://www.flickr.com/photos/lbianco/>>. Acessado em 05 de maio de 2017

“A rua não é um objeto técnico, mas um objeto que tem uma função simbólica, é a representação da coletividade, que tem múltiplas funções: de circulação, de redes, de comércio, de habitação. Ela permite que compreendamos onde estamos e para onde vamos. É a maneira que nos reapropriamos fisicamente do mundo.” (ROGERS, 2006)

Herman Hertzberger, em seu livro *Lições de Arquitetura*, cita alguns fatores que ocasionaram a desvalorização do conceito de rua como “um lugar onde o contato social entre os moradores pode ser estabelecido como uma sala comunitária.”(HERTZBERGER, 20010):

- O aumento do tráfego de veículos e sua notória prioridade;
- A organização das áreas de acesso às moradias sem critério (diminuição do contato visual);
- Redução da densidade das moradias, bem como a redução do número de moradores. Por conseguinte, as ruas hoje são mais vazias que no passado.
- Melhor condição econômica da população, o que acarreta uma menor necessidade dos vizinhos. A prosperidade, por vezes, estimula o individualismo, segundo o autor.

No século passado, cidades ao redor do mundo foram construídas em função do automóvel. Grandes vias para os carros e pouco espaço para os pedestres tornaram-se a regra de construção das vias em grande parte do globo, dividindo cidades e gerando congestionamentos perigosos. As cidades de rápido crescimento têm a oportunidade de evitar os erros cometidos no século XX - erros cada vez mais reconhecidos em países que anteriormente investiam pesadamente em estradas e rodovias em detrimento de cidades sustentáveis e habitáveis. Este novo mundo não tem espaço para a idéia de que o avanço está associado ao aumento do uso de automóveis e ao investimento em infraestrutura para veículos particulares. Essa crença é a base da idéia de que apenas carros devem ser acomodados pelas ruas e que as pessoas não pertencem ao espaço público.

“Os modernistas rejeitaram a cidade e o espaço da cidade, mudando seu foco para construções individuais. Essa ideologia tornou-se dominante por volta de 1960 e seus princípios continuam a afetar o planejamento de muitas áreas urbanas novas. Se alguém-pedisse a uma equipe de planejamento para reduzir drasticamente a vida entre edifícios, eles não encontrariam um método mais efetivo do que a utilização dos princípios modernistas de planejamento.” (GEHL, 2013)

A maioria das pessoas hoje em dia mora nas cidades e boa parte delas se locomove a pé, de bicicleta ou fazem uso do transporte público, no entanto, grande parte do espaço público das cidades é projetado para os carros. Ruas devem ser projetadas levando em conta as necessidades das pessoas.

As decisões de transporte tomadas hoje terão impacto futuro no desenvolvimento das cidades e também, na saúde, na segurança de seus moradores, na igualdade social, na qualidade do ar e da água e no carbono que emitem por décadas no futuro e décadas.

As cidades enfrentam uma decisão cada vez que investem no transporte: para atender carros, criando amplas redes rodoviárias e isolando centros urbanos vitais, ou crescer de forma sustentável, promovendo bairros mais densos e mais compactos com maiores opções de transporte e acesso; decisões públicas que afetam toda a cidade e, por meio de seu impacto no clima, o mundo inteiro. Os elevados volumes de tráfego de automóvel e a dependência de veículos motorizados pessoais para o transporte urbano imputam custos elevados em toda a sociedade.

Projetar ruas urbanas com espaços públicos de qualidade para minimizar a autodependência dos carros e promover alternativas seguras e sustentáveis podem ajudar a enfrentar vários desafios que as cidades suportam em todo o mundo, incluindo:

- Violência no tráfego;

- Má qualidade do ar;
- Alto consumo de energia;
- Poluição sonora;
- Desigualdade.

Tratar ruas como espaço público, que integre funções e usos variados, é importante para estimular a criação de vias que sejam seguras, acessíveis e lugares economicamente sustentáveis. A capacidade das ruas deve ser pensada para aumentar de modo a apoiar o contexto urbano e garantir espaços públicos de alta qualidade. Isso pode ser alcançado priorizando modos sustentáveis de transporte, permitindo modos de alta eficiência e para deixar mais espaço para outras atividades de rua que apóiam a vida urbana.

“Se as casas são domínios privados, a rua é o domínio público. Dar igual atenção à moradia e à rua significa tratar a rua não apenas como espaço residual entre quadras residenciais, mas sim como um elemento fundamentalmente complementar, espacialmente organizado com tanto cuidado que possa criar uma situação na qual a rua possa servir a outros objetivos além do trânsito motorizado. Se a rua como uma coleção de blocos de edifícios é basicamente a expressão da pluralidade de componentes individuais na maior parte privados, a sequência de ruas e praças como um todo constitui potencialmente o espaço em que deve tornar-se possível um diálogo entre os moradores. A rua foi, originalmente, o espaço para ações, revoluções, celebrações, e ao longo de toda a história podemos ver como, de um período para o outro, os arquitetos projetaram o espaço público no interesse da comunidade a que de fato serviam.” (HERTZBERGER, 2010)

CONCLUSÃO

É preciso que nos interroguemos sobre a maneira de aproveitar os *terrains vagues* de modo que sejam vivos, híbridos e acolhedores à diversidade e a aleatoriedade, para que possam se integrar ao entorno, criando um ambiente positivo tanto de dentro para fora quanto de fora para dentro.

Muitos empreendimentos atuais pecam por um excesso de monotonia, ou ao inverso pela cacofonia pouco criativa e pouco estimulante. Parece também que o peso oculto da dominação do “movimento modernista” é sentida no lado distendido de urbanismo contemporâneo, no domínio da técnica sobre o prazer e o conforto em uma forma de “tédio”.

REFERÊNCIAS

NESBITT, Kate. **Uma Nova Agenda para a Arquitetura**. Antologia Teórica 1965 - 1995 2. ed. São Paulo: Cosac Naify, 2006.

ROGERS, Richard. **Cidades para um Pequeno Planeta**. 2. ed. São Paulo: Gustavo Gili, 2005.

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

HERTZBERGER, Herman. **Lições de Arquitetura**. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2010.

BENEVOLO, Leonardo. **História da Arquitetura Moderna**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2001.

JACOBS, Jacobs. **Vida e Morte da Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.