

SOBRE PASSAGENS, O JARDIM ÂNGELA E AS PROPOSTAS

"Eu amo a rua. Esse sentimento de natureza toda íntima não vos seria revelado por mim se não julgasse, e razões não tivesse para julgar, que este amor assim absoluto e assim exagerado é partilhado por todos vós. Nós somos irmãos, nós nos sentimos parecidos e iguais; nas cidades, nas aldeias, nos povoados, não porque soframos, com a dor e os desprazeres, a lei e a polícia, mas porque nos une, nivela e agrêmia o amor da rua. É este mesmo o sentimento imperturbável e indissolúvel, o único que, como a própria vida, resiste às idades e às épocas. Tudo se transforma, tudo varia — o amor, o ódio, o egoísmo. Hoje é mais amargo o riso, mais dolorosa a ironia, Os séculos passam, deslizam, levando as coisas fúteis e os acontecimentos notáveis. Só persiste e fica, legado das gerações cada vez maior, o amor da rua."

A Encantadora Alma das Ruas, João do Rio

Quase um século após a morte de João do Rio, cronista e poeta carioca que traduziu de forma simples e singela a importância das ruas na vida urbana no início da modernidade, as cidades brasileiras cresceram e se transformaram. Nesse processo, o caminhar como prática essencial e espontânea acabou relegado a um plano mais baixo, intimidado pelo avanço dos automóveis sobre o espaço da cidade. O espaço do automóvel e o espaço do pedestre desde então coabitam a mesma cidade, e ao mesmo tempo em que sobrevivem, já não existem como antes, levando a um descuido, tanto por parte do poder público quanto dos usuários, da qualidade e da segurança dos espaços públicos de caminhar. Prova de tal descompasso são as relações quantitativas e qualitativas dos espaços das rodas e do espaço dos pés: há um constante investimento financeiro e tecnológico em melhorias e recuperação nas vias de circulação para os automóveis, criação de linhas de metrô e expansão das linhas de ônibus, ao mesmo tempo em que há falta de fiscalização e regulamentação das calçadas, espaço mais característico do pedestre. Assim, pensar a cidade contemporânea pressupõe

pensar na cidade para as pessoas, nas relações entre as pessoas, como elas ocorrem no espaço da cidade, e nas relações entre pessoas e espaços. Nesse sentido, é fundamental que a cidade ofereça possibilidades para o ritmo da vida de seus habitantes, e com isso o percurso, a transição e a passagem tornam-se fundamentais, já que são elas que garantem o acesso à cidade, e, portanto, garantem ao habitante o direito de ser cidadão.

A questão, então, é recuperar o protagonismo do cidadão a pé na mobilidade urbana, mostrando a importância da micromobilidade na conjuntura das cidades contemporâneas, principalmente nas metrópoles. Para assegurar tal situação é necessário garantir a segurança e a acessibilidade dos pedestres e estabelecer uma rede de mobilidade a pé, valorizando o deslocamento dos pedestres, inclusive com caminhos pedonais. É claro que tais objetivos dependem de um conjunto de políticas e estratégias que alterem o status quo, superando as barreiras colocadas pelo mercado e pelo desenho da cidade. Retomando o trecho de João do Rio, faz-se necessário buscar meios para o "amor da rua" estabelecer-se novamente, meios para que as relações entre pessoas no espaço e entre pessoas e espaços ocorra de forma ampla e diversa, diminuindo a quantidade de barreiras e receios.

Um caso característico de São Paulo de mobilidade a pé são as galerias comerciais do centro: a associação de passagens gera um variado conjunto de percursos, utilizados como atalhos, como ponto de encontro, como descanso, lazer e consumo. Outro fator são as peculiaridades que cada uma adquiriu conforme os usos e usuários que receberam ao longo dos anos, transformando-as em

lugares conhecidos e de expressão popular. São exemplos de lugares onde as relações são múltiplas, tanto entre pessoas como entre pessoas e espaços.

Dentro deste contexto, acreditar nas passagens como instrumento de transformação do espaço, de garantia do exercício da cidadania, de melhoria da mobilidade urbana, de presença no ritmo diário das pessoas. Cabem aqui levantar dois aspectos das passagens: o físico e o psicológico. O primeiro está relacionado ao conforto ergonômico das calçadas, ruas, escadarias, rampas: largura, inclinação, altura, proporção, sombreamento. O segundo está relacionado à interpretação que fazemos do caminho a ser percorrido, como estímulos visuais e sonoros, sensação de segurança e conforto, referências visuais (paisagísticas ou arquitetônicas). É claro que ambas estão estreitamente conectadas e devem ser consideradas em conjunto, mas mesmo possuindo um aspecto físico altamente favorável, sem o aspecto psicológico não for convidativo, não haverá uso da passagem. Ou seja, o projeto não deve se restringir apenas a suas características técnicas.

Ao analisarmos o caso do Jardim Ângela, percebe-se o quão profundamente inserido ele está no questionamento abordado, pois além de seu histórico de ocupação, que produziu um território fragmentado tanto da cidade como em si mesmo, o domínio do espaço dedicado aos meios de transporte motorizado sobre o espaço público de uso dos pedestres, o relevo acidentado e pouco convidativo, é latente a necessidade e o potencial de transformação do espaço público, e se possível do espaço privado, a favor dos que por ele caminham. É necessário viabilizar o caminhar. Vale ressaltar que a participação da comunidade no processo é essencial para o bom funcionamento deste tipo de projeto, já que o maior contato com as etapas de projeto leva a

uma maior relação de pertencimento e reconhecimento, conseqüentemente a um maior zelo pelo espaço comum. Outra atitude relevante a ser incorporada seria o acompanhamento dos resultados do projeto por seus autores ao longo dos anos, observando o que foi positivo e o que negativo, e dentro do possível, mantendo a qualidade do espaço e as relações com a comunidade. Tal soma de ações poderia reinterpretar a teoria das janelas partidas, evitando, assim, que um descuido leve a outro, e que as intervenções percam seu sentido social e ambiental.

Os dados coletados com as pesquisas disponibilizadas, as informações disponíveis em rede, muitas disponibilizadas por moradores, e os estudos por nós realizados da área, pudemos entender um pouco da rotina, atividades e preferências dos moradores do Jardim Ângela, assim como as complexas dinâmicas internas, tanto físicas como sociais. Dois fatores são importantes para o questionamento: a falta de espaços públicos qualificados para uso da população, independentemente do uso (desde que seja um uso comum), e as longas viagens diárias que os moradores realizam para poderem trabalhar, ambos frutos do processo de urbanização. A dualidade desses dois fatores, a insuficiência de espaços públicos e a necessidade de espaços para que seja possível o acesso às infraestruturas urbanas, é um ponto de partida que resume as problemáticas e incita as necessidades de intervenção. Destaque para os laços de comunidade já existentes no bairro, que possibilitam maior articulação entre os moradores, ressaltando os possíveis usos de espaços de encontro e de lazer. Também há lugar para a diversidade, encontrada na pluralidade do território e de seus moradores, o que possibilita a

coexistência de diferentes programas dentro do mesmo espaço.

Para tanto, adotaremos o seguinte desenvolvimento conceitual: imaginemos pontos. Agora, pensemos que cada um deles possua suas próprias características, que os distinga dos demais. (A princípio, de maneira abstrata, esqueçamos o que tais pontos representam e deixemos, ao menos por enquanto, em aberto tal questão). Tais pontos, isolados, sem que se relacionem, não configuram um todo. Continuam com suas próprias particularidades, mas estas não geram nenhuma característica nova, resultante da sua existência em relação às demais. De fato, poderíamos até pensar em agrupá-los, mas a falta de relações entre eles impossibilitaria o surgimento de novas características. Nesse primeiro caso, seria como se estivéssemos diante da seguinte equação: $1+1=0$. Agora pensemos em uma segunda possibilidade: assim como de início, temos pontos, os quais possuem características próprias e se distribuem de determinada maneira em determinado espaço (continuamos deixando em aberto tais questões). Entretanto, agora, imaginemos que tais pontos se relacionam e dessas relações se origina um todo, ou seja, um novo ponto, agora com suas próprias características. E então, aqui, teríamos duas possibilidades - e duas expressões matemáticas que metaforicamente as exprimiriam:

1ª- As relações entre os diversos pontos originam um todo universal, onde não mais se percebem as distintas características dos pontos que o compõem. Seria como se tivéssemos: $1+1=2$.

2ª- As relações entre os pontos dão origem a um todo com características próprias. Conquanto o resultado seja maior que a simples adição das partes, nele não mais se identificam as distintas

características dos pontos que o compõem. Nesse caso, teríamos: $1+1=3$.

Por fim, imaginemos uma última possibilidade: continuamos com pontos com características próprias, distribuídos de determinada maneira, em determinado espaço. Tais pontos estabelecem relações entre si e, dessas relações, origina-se um todo com suas próprias características. O resultado, portanto, da adição de tais pontos é maior do que a simples soma entre eles. Pois bem, isso define a última possibilidade apresentada anteriormente. Agora, acrescentemos mais uma característica a ela: imaginemos que esse resultado possua, como dito, suas próprias características, mas mantenha identificáveis as particularidades das partes que o compõem. Teríamos, assim, a última expressão: $1+1=11$ (identificam-se os pontos que compõem o resultado final e este é muito maior que a simples adição daqueles).

Por meio dessa metáfora de partida, um conceito norteador das diretrizes projetuais vai se delineando de maneira cada vez mais clara: considerando como pontos, não somente a diversidade de locais onde as intervenções de projeto podem ocorrer, mas também a multiplicidade de pessoas (bem como sua diversidade) relacionadas a esses locais (de passantes ocasionais, a moradores fixos), surge-nos a possibilidade de que as relações a serem estabelecidas entre tais pontos configurem um todo com características próprias, mas que mantenha identificáveis as características de cada uma de suas partes. Simplificando: os pontos somados dão origem a algo maior (em termos de significado, reconhecimento, identificação etc.) do que a mera adição matemática entre eles: $1+1=11$. Mas como isso se torna menos abstrato, qual modo de ação é derivado dessa questão inicial? No caso das

passagens do Jardim Ângela, as ações de identificação daquilo que já está presente parece essencial. *Identificação* em diferentes sentidos (*identificação* espacial, *identificação* social etc.) e em diferentes etapas (propositiva e de apropriação).

Acreditamos ser necessária a associação de pequenas intervenções com ações de maior escala para a criação de um sistema de espaços públicos adequados à lógica de caminhabilidade das passagens existentes. A criação de espaços de descanso e convívio ao longo dos percursos determinados pelas passagens (bem como no entorno imediato delas) demanda, em certos casos, ações que se configuram como alterações físicas mais extensas do espaço público (como o alargamento de uma área destinada a pedestres, ou a alteração de partes do pavimento destinado aos automóveis), as quais, apesar de não serem “mínimas” no que diz respeito à escala e ao nível de modificação do espaço, parecem não somente essenciais para a nova configuração da área como um todo, mas também como afirmação das próprias ações de menor escala.

Sendo assim, pensando-as como indissociáveis no projeto, mas considerando também o aspecto econômico da proposta, pensa-se em um modo de implementação das modificações em etapas. As ações consideradas não de mínima escala podem seguir a seguinte ordem de implantação, na qual cada tópico estaria espaçado do predecessor em cinco semanas:

1. Regularização das escadarias, com redesenho dos degraus e patamares (e instalação de mobiliário e aparatos necessários)
2. Avanços das calçadas nas áreas de travessia e construção de espaços recuperados das ruas
3. Alteração do pavimento nas áreas de travessia
4. Estudo e regularização de todas as calçadas

Outro fator a ser considerado é a resposta dos moradores e usuários das passagens. Assim, seria interessante que a cada etapa concluída houvesse uma consulta aos moradores sobre os resultados, colhendo opiniões para identificar os acertos e erros.

A partir disso, e tomando como base o trecho de passagens intitulado “Menininha”, ações de modificação de pontos espacialmente externos às passagens em si ganham importância de realização tanto quanto - senão, em certos casos, até maior - modificações no interior das passagens destacadas no concurso. Pequenas ações que, somadas, fortalecem a existência das passagens. Por exemplo: as extremidades de uma escadaria, ou seja, os locais de “entrada” e “saída” da passagem, são de grande importância para o percurso em si. A criação de um pequeno local de estar em suas extremidades (mas ainda na rua, não no interior da quadra somente), por meio de um avanço da calçada, onde se pode plantar uma árvore e se colocar um banco, por exemplo, além de identificar espacialmente, no quarteirão, onde a passagem se localiza, pode ser determinante para alguém decidir utilizá-la, ou preferir contornar a quadra para chegar onde deseja.

Sendo assim, como dito, nesse projeto, os estares “externos” (considerando-se como “interno” o espaço relativo à passagem em si), ainda na rua, visíveis a todos, configuram-se como pontos de extrema importância para a conformação de um “sistema de passagens” como um todo. Das ações ditas “externas” a serem destacadas, podemos citar o alargamento de trechos de calçada em pontos de “entrada” e “saída” das passagens (avanços pequenos, de cerca de 1,50m, referentes à largura aproximada de um automóvel que utilizaria esse espaço caso estacionasse no local), com plantio de

árvores e colocação de bancos (como apresentado anteriormente); a construção de travessias elevadas nas passagens e nos pontos de acesso a comércio e equipamentos; a destinação de áreas superdimensionadas antes destinadas aos automóveis como estares de maior porte (como em esquinas onde a área pavimentada do leito carroçável é muito maior do que o necessário. Como exemplos, a esquina entre as ruas Açelga e Pietro Milano, junto à UBS Jd. Paranapanema, e entre as ruas Vulnerária e Simão Caetano Nunes), com a presença de arborização e áreas de descanso; o alargamento de calçada na esquina da Rua Simão Caetano Nunes com a Estrada do M'Boi Mirim e a troca do pavimento destinado aos automóveis, como maneiras de reduzir a velocidade em áreas de travessia de pedestres. Tais ações buscam colocar a mobilidade a pé como prioritária nas áreas de intervenção, superando as barreiras impostas pelo sistema viário e desenhando o espaço do pedestre acima do espaço do automóvel. No caso mais representativo de tal situação, a travessia da Av. M'Boi Mirim, propõe-se uma zona em que seja perceptível que os carros é que estão cruzando a passagem de pedestres. Para isso optamos por colocar sinalização específica, diminuir a velocidade da via, alterar o pavimento, instalar semáforos e construir travessias elevadas.

Em relação às diretrizes de ações projetuais referentes ao interior das passagens, podem ser destacadas as seguintes: a regularização dos degraus existentes, padronizando suas dimensões, de modo a tornar sua utilização mais agradável e segura; a colocação de corrimãos nas escadas; a criação de estares internos, com presença de bancos, vegetação arbustiva e áreas de jardins verticais em determinadas partes dos muros laterais, aproveitando também os potenciais visuais da

paisagem; a colocação de iluminação adequada, disposta a distâncias regulares; a alteração de certas áreas do piso, para a criação de espaços de infiltração de água e de plantio de forrações; a criação de canaletas pluviais nas escadarias; a criação de intervenções visuais, como murais.

Desse modo, por meio da associação de diferentes tipos de ações, busca-se criar um exemplo de sistema de caminhos, que passa por espaços distintos (em termos de dimensões, usos etc.), mas mantém identificáveis as noções do todo e de suas diferentes partes, podendo ser conceitualmente aplicado em outras partes do bairro, como nas passagens Bambuzal e Fundão, ou mesmo da cidade de São Paulo.

Separamos também algumas referências de projeto e de ações já realizadas para sustentar nossas propostas, exemplificar os resultados esperados e adaptar algumas ideias que consideramos relevantes ao contexto do concurso.

