

# AS RELAÇÕES DO HOMEM COM O ESPAÇO DE CIRCULAÇÃO DA CIDADE E O SIGNIFICADO DA FUNÇÃO URBANA DE “RECREAR”

SÉRGIO STUCCHI

Professor titular do Departamento de Estudos do Lazer  
da Faculdade de Educação Física da Unicamp  
E-mail: sstucchi@fef.unicamp.br

## RESUMO

*É objeto de reflexão deste ensaio a recreação como uma das funções urbanas. Elemento educativo que parece não estar fazendo parte de um contexto social global e, conseqüentemente, não favorecendo o ambiente da cidade como um lugar considerado privilegiado na evolução da raça humana. A harmonia entre as pessoas e o estado de espírito tranquilo são pré-requisitos para uma sobrevivência sadia em grupo. O recrear como uma das categorias funcionais da cidade deveria ocorrer de forma planejada junto dos outros objetivos educacionais e ser previsto, planejado e aplicado pelas administrações. O tempo gasto nos períodos de circulação entre os lugares de moradia, trabalho, estudo e do próprio lazer poderia ser mais bem aproveitado pelas pessoas, que são obrigadas a passar por esta situação por não terem sido educadas para usar estes momentos de forma recreativa.*

*PALAVRAS-CHAVE: Urbanismo; cidade; transporte; espaço humano; educação para o lazer; recrear.*

## INTRODUÇÃO

A sociedade vem evoluindo em suas formas de convivência social, exigindo constantes adaptações nas diversas maneiras de ocupação do espaço, principalmente nos aglomerados urbanos. Esta evolução sempre exigiu esforços nas modificações de comportamentos das pessoas, em função das novas maneiras de relacionamento, devido aos novos valores materiais que surgiram, à medida que foram impondo procedimentos estratégicos de sobrevivência.

Na configuração dos espaços das nossas cidades, no cotidiano, o comportamento das pessoas caracteriza-se não apenas como industrioso, mas industrial e industrializado (Tiger, 1993), prevalecendo o funcional do trabalho produtivo sobre o social em suas relações humanas desinteressadas. Primeiramente, as trocas de mercadorias e, posteriormente, a comercialização e seu aprimoramento passaram a despertar outros interesses ligados às relações socioeconômicas e espaciais, derivando para outros tipos de negócios e de ocupação. Para o espaço físico, como base desses acontecimentos, cada metro de chão que antes aparecia como ambiente natural passou a ter grande significado nas questões comerciais, modificando seus significados.

Visando entender a evolução da qualidade no convívio entre as pessoas no mesmo espaço da cidade, verificamos que isto acontecia, antes, dentro de um curto espaço de tempo, nas passagens pelas estalagens de curta permanência utilizadas pelos comerciantes. Depois, evoluiu para uma convivência mais prolongada nas aldeias maiores, passando para as vilas, onde a quantidade de pessoas ainda permitia um relacionamento humano mais intenso e próximo. Com a chegada das primeiras cidades de pequeno porte, para alcançar as grandes metrópoles e megalópoles que conhecemos hoje, e com um emaranhado de interesses exigindo grande diversidade das funções espaciais, muitas modificações no espaço das relações pessoais se realizaram. Daí a utilização da expressão urbanização (Gonçalves Jr. et al., 1990)

Uma disfunção nessa evolução temos que reconhecer: a qualidade do relacionamento entre as pessoas foi se tornando inversamente proporcional ao crescimento das cidades. Quanto maior as cidades, maiores as barreiras a serem vencidas para se realizar o conviver. Barreiras como tempo, espaço, distância, transporte.

## CIDADE HUMANIZADA

Os espaços da cidade e as funções que dela se espera são elementos que, de certa forma, influenciam, ética e esteticamente, no comportamento de seus

ocupantes. Subsistemas coexistem numa intrincada escala de valores. Fazer parte dessa dinâmica social cria uma dependência para com os elementos destes sistemas que configuram o espaço urbano. Viver na cidade obriga a que todos se sintam subordinados às suas funções, ou seja, um lugar onde residir, os locais de trabalho e de estudo, os lugares de circulação e os espaços específicos da recreação. Assim, deveríamos entender uma *cidade* dentro do conceito de *urbanismo*. A cidade deverá atender a todas estas suas principais funções para que a cidadania seja consequência da plenitude nas relações humanas (Le Corbusier, 1982). A favor das estruturas sociais, o fato de vivermos em grupos e organizados mostra sua concretude através da cidade, e esta, como tal, é um sistema apresentando seus grandes subsistemas que não podem ser entendidos e utilizados isoladamente (Lefebvre, 1991, p.108).

A política de desenvolvimento espacial dos lugares deveu-se muito mais ao processo evolutivo das negociações comerciais, influenciada pelos valores de uso e de troca que foram surgindo, do que em razão de outros valores menos mercantilistas, como a beleza da natureza e sua fruição; o morar confortável; o trabalhar dentro de ambientes saudáveis e seguros; e o estudar em lugares equipados com as propostas de desenvolvimento.

Não há como negar que ocorreu essa evolução pelo lado material, favorecendo e melhorando a vida das pessoas, configurando-se no comércio de produtos agrícolas, manufaturados e de serviços. Mas, por outro lado, a corrida, a pressa e o ganho de tempo, utilizados como valor econômico, também sofreram modificações e vêm crescendo de forma a prejudicar outros valores que atingem as relações pessoais mais íntimas com relação ao meio físico.

Foram realizadas grandes transformações espaciais com as construções para a comercialização e o armazenamento dos produtos, provocando constantes transformações nas formas de suas ocupações e dando novos formatos para o espaço das cidades. Junto com o desenvolvimento do trabalho, a função urbana de circulação pelo interior das cidades sempre foi motivo de muita preocupação das autoridades, como sendo um sistema de importância para a possibilidade de realização dos negócios e para uma pseudo e consequente evolução social neste aspecto. Desde então, esta dimensão – “circular com cada vez mais velocidade e eficiência” – recebeu muito mais atenção para seu aprimoramento físico concreto e estético do que para com o sentido humano como lugar de pessoas circulantes, permitindo, também, maior integração pessoal.

Com essa evolução, os meios de transporte ganharam bastante atenção das ciências e das políticas para, cada vez mais, possibilitar maior capacidade, mais agilidade e velocidade nos deslocamentos quanto ao beneficiamento de mercado-

ria e maior lucratividade, mesmo que em detrimento da qualidade dos outros espaços humanos. Lefebvre (1991), fazendo uma análise do cotidiano francês da década de sessenta, mostra que no subsistema viário, dentro da função de circular da cidade, concebeu-se o espaço urbano de acordo com as pressões exercidas pelo automóvel. O circular chegou a substituir o habitar, em função da racionalidade técnica do domínio da máquina. Para muitos o automóvel tornou-se até um seguimento de sua moradia.

Uma observação curiosa, e que Lefebvre sugere nesta análise, é que o homem e a máquina se contradizem, ou seja, "no trânsito automobilístico as pessoas e as coisas se acumulam, se misturam sem se encontrar", e continua comentando que

...é um caso surpreendente de simultaneidade sem troca, ficando cada elemento na sua caixa, cada um bem fechado na sua carapaça. Isso contribui também para deteriorar a vida urbana e para criar a psicose do motorista (1991, p. 110-111).

Olhando o espaço da cidade por essa ótica, chamam-nos a atenção alguns centros urbanos que mostram um contraste marcante na ocupação dos lugares comuns às máquinas e às pessoas. Uma visão atenta aos espaços urbanos destinados aos pedestres e, mais especificadamente, à distribuição espacial das ruas com os seus equipamentos como passeios, faixas de segurança para a travessia, semáforos como sinalizadores para alternância de circulação no mesmo espaço, não inspira muita confiança e até provoca impasse. É obrigatória a convivência entre as pessoas e os meios de transporte dentro da cidade, entretanto, as formas opcionais de ir e vir nos espaços de circulação urbana apresentam aparências assustadoras. Em muitos lugares a convivência das pessoas com as máquinas é inevitável. Utilizam o mesmo espaço de circulação. Esses lugares mereceriam formatos e símbolos com mais destaque, que garantissem a conseqüente segurança na orientação, para que as pessoas e as máquinas convivessem dentro de uma racionalidade, e, como nossa preocupação é com o recrear como função urbana, faz-se necessário dar mais destaque para a orientação espacial pessoal, com maior importância para o ir e vir das pessoas do que o ir e vir das máquinas.

A impressão que se tem é que se dá mais importância à máquina. Quando da sua chegada para o transporte nos espaços das cidades, sua condução e controle por parte do homem era uma tarefa de destaque notável. Seus ruídos ame-drontavam as pessoas, fazendo-as se afastarem. Essa condição era entendida como um grande avanço sociocultural tecnológico e exigia um certo respeito por parte dos outros, pedestres, cedendo seus espaços de circulação para a modernidade. Afinal, o próprio homem sempre modificou tudo e toda a matéria, concorrendo com a natureza em seus avanços tecnológicos. Ele próprio sempre deu mais im-

portância a seus caprichos diante do natural, mostrando que na evolução sempre ocupou os espaços numa condição fundamental para prevalecerem sua técnica e seu sucesso.

Nesse atual reencontro com as novas empreitadas de virada de milênio, a natureza está sendo considerada tão importante quanto a técnica. Evoluímos e ganhamos posições de destaque respaldados pelos direitos humanos nas relações sociais. Agora nos resta ganharmos destaque dominando fatores que equilibram a existência humana. Caminhamos para um convívio harmonioso nas cidades, com sua geografia, com sua política, e com a natureza que a sustenta e ainda a suporta. A essência do lazer como estado de espírito, adquirido por meio dos conteúdos re-creativos educativos, certamente ajudará a completar essa nova geração de sujeitos.

#### OS RESPONSÁVEIS

As instituições de ensino, responsáveis pela transmissão de informações que geram comportamentos, devem focar atenção nas formas como estas relações vêm ocorrendo. O desrespeito nos relacionamentos e a ignorância de valores são, certamente, devidos à falta de orientação quanto à função de “circular” educadamente. Esta função está diretamente ligada aos valores do lazer e, indiretamente, ligada a todas as outras funções urbanas de habitar, trabalhar, estudar.

Como se comportar no trânsito, entender as pequenas regras sociais de respeito mútuo, entender a dinâmica do sistema viário de ruas, esquinas, semáforos, passeios, pedestres e os códigos que norteiam todos esses elementos são de responsabilidade das auto-escolas. Outros componentes íntimos, associados a essa função, são de responsabilidade do processo educativo de ética, estética e do lazer. A educação para o lazer, desenvolvendo consciência crítico-criativa das situações que não são apenas atitudes mecânicas, certamente conduzirá a um comportamento sem ansiedade e pressa, uns dos principais motivos de distúrbios nos comportamentos. Como este preceito também atinge elementos que revisam os tempos sociais, certamente também produzirá algo que modificará o sentido de compromissos relativos ao “tempo organizacional operacional” nas formas de ir e vir pelas ruas (Bernhoeft, 1988, p. 29).

Um outro componente indireto, gerador de desequilíbrios sociais nos espaços públicos, está ligado ao conceito de “competição”, pelo qual somos, tradicionalmente, influenciados. Temos que nos superar, ser cada vez mais hábeis e velozes no volante de nossos veículos e, também, temos que superar os outros motoristas, chegar antes do outro, ou estar um pouco mais à frente, mesmo sabendo que vamos estar juntos na parada do próximo semáforo.

A prática da cidadania deve estar atrelada à aprendizagem da ética e das regras simples para o cumprimento pleno das funções urbanas; deve ser preocupação da escola, compreendida em suas várias dimensões de relação social para a formação do cidadão, tanto para a formação de mão-de-obra para o trabalho, como também, para os momentos do tempo liberados do trabalho, em que o sujeito está livre das pressões da produção econômica, porém ainda subordinado ao mesmo espaço de circulação entre: a escola e a residência, o trabalho e a residência, e os outros momentos de liberdade para circular pelas ruas da cidade.

Analisemos que os espaços de nossas cidades não foram projetados para suportar a quantidade de elementos que hoje encontramos. Há alguns anos, essa relação apresentava-se de forma diferente. Os tempos sociais modificaram-se e, conseqüentemente, o espaço também. A demanda pelos espaços de trabalho apresentava relações diferentes com os espaços da circulação e os de recreação e lazer que hoje propomos. Importante lembrar que, dentro dessa análise, entendemos o significado do termo urbanização em contextos diferentes, que não dependem um do outro para influenciar no crescimento de uma cidade. Kingslay Davis (1977, p. 32-33) mostra-nos que

[...] a urbanização como uma transformação que, ao contrário do desenvolvimento econômico, acaba por definir-se e terminar. O termo "mundo urbanizado" poderá ser aplicado antes do final do século. Não se deve esperar, entretanto, que a humanidade complete facilmente sua urbanização. Existe uma distinção entre crescimento da cidade e urbanização. Em todo mundo, o crescimento das cidades é desproporcional à urbanização. A discrepância é grande nas nações industriais e pior nas nações em desenvolvimento.

As cidades formaram-se e seu espaço foi ocupado com elementos que influenciaram o comportamento humano, e o homem sempre dependeu destes espaços para sobreviver e evoluir. Estamos buscando as formas de dar, cada vez mais, funcionalidade a cada espaço específico para que a cidade possa exercer sua plenitude, à medida que cada lugar encontre seu verdadeiro significado. A sociedade que observamos, em desenvolvimento, mostra uma certa carência de orientação para os espaços na ótica do lazer que permite utilizá-los, despojados da função específica de ter que render alguma coisa como lucro. Ainda são utilizados apenas para a recuperação de força produtiva e de ligação entre um trabalho e outro.

#### O QUE BUSCAMOS

Nos momentos de tempo liberado do trabalho e livre de obrigações, mas obrigados a circular de automóvel, podemos realizar fruições magníficas dos am-

bientes urbanos que nos cercam; observar as transformações e as recriações dos lugares; em baixa velocidade de deslocamento, podemos esquadrinhar os lugares por onde passamos e notar detalhes interessantes, como elementos construídos pelo homem e a presença da natureza com toda sua exuberância e seus sutis contrastes com o social.

Essa relação com o ambiente dependerá muito da forma como utilizá-lo: andando pelo espaço ou conduzindo uma máquina de transporte. Utilizá-lo, exclusivamente, para o fim que se destina ou aproveitar cada imagem do ambiente é o que faz a grande diferença. Respeitar os sinais de orientação quanto aos critérios de condução na conjugação e sincronismo dos elementos. Aproveitar ao máximo os componentes de conforto do veículo, som ambiente e ar condicionado, companhia, para que a fruição das paisagens seja ainda mais proveitosa e recreativa. A máquina, individual ou coletiva, deverá sempre nos proporcionar a possibilidade de estar em meio a esta paisagem urbana de natureza transformada, notada, e consumida.

As distâncias entre a residência e o local de trabalho, no início das primeiras cidades, eram bem diferentes do que se observa hoje. Passamos por um processo de distanciamento entre trabalho e moradia e, depois, de empilhamento de residências para que se mantivesse uma certa proximidade compensadora entre os dois lugares. Agora, podemos ver novamente um distanciamento entre trabalho e residência, forçado pelo crescimento horizontal da ocupação dos espaços, e a fuga dos aglomerados urbanos caóticos, com o surgimento dos condomínios residenciais, cada vez mais distantes das regiões centrais das cidades, podendo se comparar este fenômeno com a volta dos feudos medievais.

#### UM EXEMPLO A SER SEGUIDO

A Europa, lugar que sofreu transformações drásticas em razão de duas grandes guerras mundiais, com grande parte de suas cidades destruídas e reconstruídas, passou por grandes baixas em seus espaços públicos e privados, destinados à habitação e ao trabalho. Com a ajuda de arquitetos e urbanistas, reconstruiu seu espaço urbano e, naquele momento, devido a grandes mudanças sociais de relações com o trabalho, com o aparecimento das novas técnicas que refletiram na sociedade, despertando para uma reconquista de "viver a vida", com os novos tempos sociais ligados ao urbanismo contemporâneo, passou-se a dar maior importância à função de recriar do sistema urbano daqueles lugares.

Um documento gerado por arquitetos e urbanistas, especialistas do assunto, intitulado "A carta de Atenas", surgiu como proposta de recuperar o espaço

urbano, indicando um sentido mais humano dentro da relação espaços-pessoas, relação esta que se apoiou em atividades relativas aos conteúdos de lazer, considerando o espaço público e o espaço privado, renovando valores e significados de muita importância. O documento dava a seguinte equivalência aos espaços;

eles podem ser os prolongamentos diretos ou indiretos da moradia; diretos se cercam a própria habitação, indiretos se estão concentrados em algumas grandes superfícies menos imediatamente próximas. Em ambos os casos, sua destinação será a mesma: acolher as atividades coletivas da população, propiciar um espaço favorável às distrações, aos passeios e aos jogos das horas de lazer (Le Corbusier, 1989, p. 30).

Os traçados de circulação de chegadas e saída da moradia estão contemplados nesta proposta de repensar os espaços para a distração, passeios e jogos recreativos. O valor do lazer, que é apropriado com seu significado, e assim passando a ser entendido, é tão importante como qualquer outro compromisso ligado aos demais sistemas de sobrevivência. Significa grandes momentos de muito prazer e alegria, coisas que vão além do simples delimitar tecnicamente os espaços de uma cidade.

Considerar boa qualidade de vida proporcional à densidade demográfica será possível, desde que se possam notar as relações humanas orientadas para as condições de "cidadania", termo que depende fortemente da compreensão e do exercício ético para o trabalho e para o tempo livre, que, em sua definição mais simples, encontramos nas palavras do sociólogo Betinho como "um conjunto de valores, de princípios universais, que regem as relações das pessoas" (Souza & Rodrigues, 1994, p.13). Esses valores e princípios, que mostram o respeito por tudo que está no ambiente das relações sociais, inclui o respeito pelo espaço dividido entre todos de forma democrática. Respeito este que deve ocorrer independentemente de qualquer tipo de tendência ideológica, de política partidária ou religiosa, para que se possa conviver em sociedade de maneira humana. Certamente, esses elementos essenciais deverão ser sempre de responsabilidade do processo educativo, que deve considerar os valores do lazer com seus conteúdos recreativos.

Por esta ótica, deparamo-nos com um grande dilema na evolução. Ao mesmo tempo, o processo evolutivo se dá pelas "extensões do organismo humano", e está fortemente ligado à dimensão não formal da educação (que tem suas diferenças ideológicas). O homem criou o computador para que seu cérebro atingisse dimensões maiores; o telefone, para estender sua capacidade de comunicação à distância; associou a roda e o motor para estender o trabalho de seu corpo nos deslocamentos; porém, apesar disso tudo, tem esquecido de suas raízes naturais

dentro dos espaços no meio ambiente (Hall, 1989, p.15). Cada um percebe e usufrui desses elementos da forma como lhe foi ensinada, aparecendo com valores diferenciados entre as pessoas e os grupos urbanos.

Tudo que ocupa algum lugar no espaço, em nossa atual concepção das leis da física, de uma forma ou de outra, vem mediar as relações entre os seres humanos que estão nestes espaços e próximos desses objetos. Se, por qualquer motivo, um objeto provoca desequilíbrio nas relações dentro do espaço, as reações entre as pessoas também serão passíveis de desequilíbrio. O objeto deveria ser reavaliado, readaptado e modificado, com relação à sua utilidade. Os velocímetros dos automóveis mostram a capacidade de atingir até duzentos e vinte quilômetros por hora, sendo que o sistema de circulação na atual configuração social é de sessenta, cem e cento e vinte quilômetros por hora.

É necessária uma preocupação maior com os seres humanos na relação de ocupação do espaço urbano, maior ainda do que com os objetos ou coisas que compõem o mundo material e estão no mesmo ambiente. Sabemos para que servem as coisas que nos rodeiam, ou pressupomos que somos educados para utilizarmos cada objeto com seu objetivo estabelecido: numa cadeira o corpo se senta para o descanso, o divertimento e o desenvolvimento; um chapéu é colocado à cabeça e protege o corpo contra as mudanças climáticas. Todos nós já ouvimos alguém dizer que “existe um lugar para cada coisa, e cada coisa deve ocupar seu lugar”. Infelizmente, algumas coisas foram supervalorizadas para sua economia, como signo de poder, em detrimento de outros valores, como acessórios para o lazer, e ganharam lugares que ultrapassaram o sentido dos espaços humanos, sobrepondo-se aos espaços dos homens para estes mesmos lugares.

#### Man's relationship with the circulation space in cities and the meaning of urban function of "recreation"

*ABSTRACT: This essay's object of concern is recreation as one of the urban functions. An educational element that seems not to be part of a social context and, thus, doesn't favor the city environment as a privileged place in the evolution of the human race. The harmony among people and a peaceful state of mind is prerequisite for a healthy group survival. Recreation as one of the functional categories of the city should take place in a planned manner, along with other educational goals to be set, planned and applied by administrations. The time spent in the circulation periods between home, job, school and leisure place could be better used by the people, who are forced into these situation because they hadn't been educated to used these periods in a recreational way.*

*KEY-WORDS: Urbanism; city; transportation; human space; leisure; education; recreation.*

(continua)

(continuação)

Las relaciones del hombre con el espacio de circulación  
de la ciudad y el significado de la función urbana de “recrear”

*RESUMEN: Es objeto de preocupación de este ensayo la recreación como una de las funciones urbanas. Elemento educativo que parece no estar formando parte de un contexto social global y consecuentemente, no favoreciendo el ambiente de la ciudad, como un lugar considerado privilegiado en la evolución de la raza humana. La armonía entre las personas y el estado de espíritu tranquilo, son pré-requisitos para una sobrevivencia saludable en grupo. El recrear, como una de las categorías funcionales de la ciudad, debería ocurrir de forma planeada junto a los otros objetivos educacionales, y ser previsto, planeado y aplicado por las administraciones. El tiempo empleado en los períodos de circulación, entre los lugares de vivencia, trabajo, estudio y del propio ocio, podrían ser mejor aprovechado por las personas que son obligadas a pasar por esta situación si fueran educadas para estos momentos de forma recreativa.*

*PALABRAS CLAVES: Urbanismo; ciudad; transporte; espacio humano; educación para el espaciamento; recrear.*

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BERNHOEFT, R. *Administração do tempo*. São Paulo: Editora Nobel, 1988.

DAVIS, K. *A urbanização da humanidade*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1977.

GONÇALVES, A. J.; SANTANA, A.; CARSTENS, F.; FLEITH, R. *O que é urbanismo*. São Paulo: Brasiliense, 1990.

HALL, E. T. *A dimensão oculta*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1989.

LE CORBUSIER. *A carta de Atenas*. São Paulo: Hucitec, 1989.

LEFEBVRE, H. *A vida cotidiana no mundo moderno*. São Paulo: Ática, 1991.

SOUZA, H.; RODRIGUES, C. *Ética e cidadania*. São Paulo: Moderna, 1994.

TIGER, L. *A busca do prazer. A evolução dos sentidos na espécie humana*. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 1993.