

# UM APELO POR ESTACIONAMENTOS FLAMENGOS

Wies Sanders, urbanista

Tudo bem, nem todos os *plinths* são equipados com vitrinas aconchegantes e terraços de restaurantes. Seria irritante se cada rua, sem limite, lhe atraísse para comprar, beber e comer, especialmente quando não tem dinheiro. Uma cidade precisa de *algumas* fachadas chatas, mesmo que fosse apenas para não serem vistas por toda essa gente. Uma cidade precisa também de garagens, contêineres, entradas de serviço, conexões e espaços para instalações, e é necessário que eles não sejam negados nem escondidos de uma maneira ridícula, mas tratados como iguais no espaço público. Talvez requeiram ainda mais atenção porque o funcionar da cidade depende cada vez mais de instalações e fornecedores. Por essa razão, isso é um apelo por mais atenção à interação entre o *plinth* e o carro e a comunicação técnica, com o estacionamento flamengo como um exemplo.

Nos dias gloriosos dos anos 1950, os flamengos adotaram um perfil americano com uma verdadeira cultura de carros. O carro não era posto na rua para se exibir, como é comum na Holanda, porém nitidamente colocado no estacionamento privado, que era desenhado para ser integrado com a casa. Já nos tempos de *Art Nouveau*, as portas das garagens eram muitas vezes de uma qualidade maior que a das portas da frente, e as casas modernas dos anos 1950 eram equipadas com garagens ainda maiores. Onde os holandeses têm as suas cortinas de voal, um flamengo típico tem uma porta larga de garagem. E diferentemente da Holanda, casas *drive-in* não são um privilégio do estilo de vida suburbano. É um fenômeno urbano também, que configura significativamente a aparência das ruas de uma cidade como Antuérpia.

Atualmente, o estacionamento integrado privado em Flandres muitas vezes não é mais usado como tal: a sua porta da garagem com uma placa que diz “carros serão





rebotados” é uma garantia para ter uma vaga de estacionamento na frente da sua própria casa na rua urbana movimentada. O fato de que a rua é cheia de carros estacionados é parcial, porque todo morador de Antuérpia é contemplado com duas licenças de estacionamento gratuito. E a maioria das pessoas em Antuérpia, apesar das amplas facilidades para bicicletas e transporte público, tem dois carros na verdade. Pois, apesar de poder viver sem, porque quereria? A garagem obviamente é usada como um quarto extra e área de despensa da bicicleta cara de corrida, da casinha do cachorro e das ferramentas. A garagem privada é a versão urbana da fazenda rural. Num sábado qualquer, a porta da garagem está permanentemente aberta, e traz uma troca animada com a rua. É um prazer espiar secretamente nas garagens, procurando coleções de placas, calendários, invenções mal-sucedidas e brinquedos perdidos. Nenhuma vitrina vence isso!

No distrito Borgerhout, as garagens muitas vezes são usadas como ateliê e ponto de *start-up* para empreendedores, ou para negócios de importação e exportação, vendas por atacado, espaços para consertos e cavernas de bagunça, por onde não passa um varredor há décadas. Talvez nem tudo seja completamente legal, porém, sim, Apple, Google, Amazon, Barbie e Microsoft também começaram em garagens, porque uma incubadora subsidiada seria mais bem-sucedida que uma garagem num distrito urbano?

Postos de gasolina e oficinas de reparação nas cidades flamengas são integrados logicamente nas linhas de edificação. Há possibilidade de que numa encruzilhada na Antuérpia você encontre um bar, uma loja e uma oficina de carros, todos na mesma esquina, todos prósperos há anos. O *plinth* do prédio onde está a oficina fica alguns poucos metros recuado, para receber o carro num lugar coberto. O proprietário da oficina fica atrás, sentado numa caixa envidraçada, e talvez more em cima. A entrada para um estacionamento público ou a oficina fica adjacente e muitas vezes ocupa toda a área interna da quadra urbana.

Todo acesso a uma vaga de estacionamento não precisa exceder a 2,5 metros para abrir um mundo novo e uma variação grande de funções. Não admira que seja imensamente popular na Bélgica! Porém, como nos outros lugares nas cidades europeias, acabou a festa. Devido a mudanças de condições de segurança, os postos de gasolina fecharam um por um em meados dos anos 1990. E as pequenas oficinas de carros têm dificuldades de competir com as grandes concessionárias. Nos melhores bairros, as superfícies liberadas pelos fechamentos agora são tomadas por fachadas de vidro e ocupadas por restaurantes e escritórios. As localizações menos lucrativas continuam em declínio, esperando infinitamente por uma nova proposta. Enquanto isso, automobilistas são cada vez mais obrigados a dirigir até mais longe, fora da cidade para abastecer ou consertar os seus carros.

De qualquer forma, se olharmos um pouco mais longe para o futuro, o estacionamento privado e o posto de gasolina local podem encarar um futuro glorioso. Um futuro onde vai ser preciso um espaço seguro e próximo, para um ponto de abastecimento do carro, da bicicleta e da tricicleta, células de combustível e serviço de entrega elétricos, e a área técnica necessária por formas modernas de trabalho, como *co-working*. Com o tempo, teremos que transformar essas janelas polidas e com gerâneos novamente em garagens!