FORMAS DE RUAS

EXPERIÊNCIAS FÍSICAS E
SIGNIFICADOS SOCIAIS

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

TALITA INES HELEODORO

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
Instituto de Arquitetura e Urbanismo

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

Instituto de Arquitetura e Urbanismo

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

FORMAS DE RUAS:
EXPERIÊNCIAS FÍSICAS
E SIGNIFICADOS SOCIAIS

TALITA INES HELEODORO

orientadora

prof^a dr^a Luciana Bongiovanni Martins Schenk

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos necessários para obtenção do título de Mestre.

área de concentração

Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo

versão corrigida

São Carlos, 2018

IMAGEM DE CAPA: FOTO DA AUTORA.

AUTORIZO A REPRODUCAO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO,
POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRONICO, PARA FINS
DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca do Instituto de Arquitetura e Urbanismo
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

H474f Heleodoro, Talita Ines
 Formas de Ruas: experiências físicas e
 significados sociais. / Talita Ines Heleodoro;
 orientadora Luciana Bongiovanni Martins Schenk. --
 São Carlos, 2018.
 160 p.

 Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação
 em Arquitetura e Urbanismo, Teoria e História da
 Arquitetura e do Urbanismo -- Instituto de
 Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo,
 2018.

 1. ruas. 2. morfologia urbana. 3. história urbana.
 I. Schenk, Luciana Bongiovanni Martins, orient. II.
 Título.

Bibliotecária responsável pela estrutura de catalogação da publicação de acordo com a AACR2:
Brianda de Oliveira Ordonho Sígolo - CRB - 8/8229

FOLHA DE JULGAMENTO

Candidato(a): **Talita Ines Heleodoro**

Título da dissertação: **"Formas de ruas: experiências físicas e significados sociais".**

Data da defesa: **09/08/2018**

Orientador: Profa. Dra. Luciana Bongiovanni Martins Schenk

Comissão Julgadora:

Resultado:

Prof. Dra. Luciana Bongiovanni Martins Schenk
(IAU/USP)

Não votante

Prof. Dr. Tomás Antonio Moreira
(IAU/USP)

APROVADA

Prof. Dra. Ana Claudia Castilho Barone
(FAU/USP)

APROVADA

Prof. Dr. João Carlos Soares Zuin
(FCL/UNESP)

Aprovada

Coordenador e Presidente da Comissão de Pós-Graduação do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo: **Prof. Dr. Tomás Antonio Moreira.**

AGRADECIMENTOS

Agradeço a minha orientadora Luciana Schenk, pelas tantas conversas e ensinamentos, por seu comprometimento e qualificação, assim como pela amizade construída; devo a ela grande parte de minha formação profissional e acadêmica e das possíveis contribuições desse trabalho.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo auxílio financeiro que tornou possível essa pesquisa.

Ao Instituto de Arquitetura e Urbanismo, onde trilhei minha formação desde a graduação, em especial aos seus professores Carlos Monteiro (Mancha), Cibele Rizek, Ruy Lopes, Tomás Moreira e Eulalia Negrelos, pelas importantes contribuições. Obrigada também pelo apoio oferecido por seus funcionários, em especial Mara, Flávia e Cleverci.

Aos professores e colegas dos grupos de pesquisa URBIS e YBY, pelos encontros e aprendizado proporcionados, assim como do grupo de estudo de Henri Lefebvre, cujas ricas leituras e discussões foram muito importantes no desenvolvimento desse trabalho. Aos colegas da pós-graduação, cuja companhia tornou essa jornada mais alegre, em especial Rafael Azeite, Milena, Rodrigo Lima, Jéssica e Raiane, também pela companhia e acolhimento. Ainda em São Carlos, agradeço às amigas que permaneceram desde a graduação, em especial, Debora e Patrícia, pelas conversas e acolhimento.

Aos amigos de outras cidades, mas que se fizeram presentes de muitas maneiras, em especial à Cecília, Danilo e Morena, pelos cafés e conversas em Ribeirão Preto, e também à Rosângela e Sergio. Em São Paulo, agradeço à amizade e acolhimento de Débora e Bruno, Natalia, Adriana e Fernanda.

Agradeço a minha família, por serem minha sustentação. A minha mãe pelo amor e apoio incondicional, pela força e incentivo nas horas mais difíceis. Ao meu irmão, pelo carinho e compreensão, por se fazer presente mesmo de longe, e por seguir sendo um exemplo pra mim. Ao meu pai (*in memoriam*), pela referência de amor e pelas mais belas memórias que levo comigo. Por fim, agradeço ao Daniel, cuja formação de historiador e a interlocução com o urbanismo ofereceram importantes contribuições ao desenvolvimento dessa pesquisa. Obrigada pela companhia ao trilhar esse caminho junto comigo, e pelo apoio e carinho oferecidos durante o percurso.

Sem vocês, esse trabalho não seria possível, nem teria sentido.

RESUMO

HELEODORO, Talita Ines. Formas de ruas: experiências físicas e significados sociais. Dissertação de mestrado. Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2018.

As ruas e o papel que elas representam para a cidade e para a vivência urbana são abordados nesse trabalho através de seus aspectos materiais e imateriais: suas características físicas, sua concretude e as relações, os usos e os conteúdos que abrigam. Tal distinção importa para entender a relação dialética que se instala; a morfologia física resulta da configuração social, ao mesmo tempo que essa é conformada pelo ambiente físico. A partir dessa constatação, pretende-se estudar diferentes e representativos perfis de ruas na história da cidade e do urbanismo. A modernidade assistiu a intensas transformações do espaço urbano com o advento das grandes cidades, bem como da experiência urbana proporcionada em tais ambientes, criando uma inédita cena urbana que tinha na rua sua principal representante. O caos que essas cidades apresentavam, fontes simultaneamente de prazer e angústia, de excitação e desorientação, foi estreitado de seus sentidos nos ordenados espaços planejados pelo racionalismo moderno e pelo urbanismo funcionalista. O mal estar sentido por uma vida urbana que não conseguia se desenvolver em sua plenitude em tais espaços resultou em um movimento de crítica e resistência que tomou corpo na década de 1960 reivindicando o retorno, a volta da conexão entre a vida cotidiana e o espaço urbano, e que tem na rua o palco e o motor de suas ações, destacando o seu potencial de transformação da paisagem e da experiência urbana.

Palavras-chave: ruas; morfologia urbana; história urbana.

ABSTRACT

HELEODORO, Talita Ines. Forms of streets: physical experiences and social meanings. Master dissertation. Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2018.

The streets and the role they represent for the city and the urban life will be approached through its material and immaterial aspects: its physical characteristics, its concreteness and the relations, uses and contents that they shelter. Such distinction matters to understand the dialectical relationship that sets in; the physical morphology results from the social configuration, at the same time that it is conformed by the physical environment. From this confirmation, we intend to study different and representative street profiles in the city's history and urbanism. Modernity witnessed intense transformations of urban space with the advent of large cities, as well as the urban experience provided in such environments, creating an unprecedented urban scene that had on the street its main representative. The chaos that these cities presented, sources simultaneously of pleasure and anguish, of excitement and disorientation, was narrowed of their senses in the orderly spaces planned by modern rationalism and functionalist urbanism. The malaise felt by an urban life that could not develop in its fullness in such spaces resulted in a movement of criticism and resistance that took shape in the 1960s demanding the return of the connection between daily life and urban space, and that has in the street the stage and the motor of its actions, highlighting its potential of landscape transformation of the landscape and the urban experience.

Key-words: streets; urban morphology; urban history.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
AS RUAS E SUAS FORMAS NA HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO 1	19
A Rua como Espaço Permeável: as comunas medievais	21
As ruas e a malha urbana: os casos de formação das cidades medievais	23
As ruas e os edifícios: a complexa e íntima relação entre espaço público e privado	28
As ruas e os espaços livres: cenários pitorescos e a unidade da cidade	32
A Rua como Espaço de Identidade: Paris em ebulição	35
As ruas e a malha urbana: o rasgo no tecido da cidade antiga e a experiência da avenida na metrópole	38
As ruas e os edifícios: o espaço privado se afasta do espaço público	41
As ruas e os espaços livre o bulevar como avenida-parque, lugar de passeio	44
A Rua Fragmentada: o urbanismo formal e funcionalista	48
As ruas e a malha urbana: a ruptura com a quadra da cidade tradicional	51
As ruas e os edifícios: a quebra da relação entre tais elementos urbanos	56
As ruas e os espaços livres: a valorização do solo livre verdejado	58
A RUA COMO CRIADORA DE RELAÇÕES 2	81
O embate entre as velhas ruas e a nova mobilidade	98
A volta à rua da cidade tradicional	105
A cultura do espaço livre público	112
A vitalidade da rua	120
RUA E URBANIDADE 3	139
As transformações na concretude da rua moderna	142
As formas de sociabilidade no espaço público da rua	151
CONSIDERAÇÕES FINAIS	157
Referências bibliográficas	163

INTRODUÇÃO

As ruas de uma cidade são parte de suas formas vitais; é majoritariamente através delas que as pessoas vivenciam o urbano. Sua capacidade de compor a cena urbana primordial, sua mediação da experiência sensorial entre as formas urbanas, sua composição da morfologia física e social do todo complexo garantem sua participação como um dos protagonistas na compreensão do urbano e das cidades. Assim como também são as formas mais presentes na memória de seus habitantes, das mulheres e homens urbanos. Devido a sua recorrência no tecido material que se assenta sobre o território, e que constrói a estrutura citadina, as ruas possuem um grande poder de modificação da paisagem de uma cidade; potencial esse que se estende para a influência no estado mental de seus usuários.

A forma urbana da rua, para além da forma física, de seu desenho e seus contornos, sua materialidade, suas dimensões e objetos, vincula-se também aos seus atributos estéticos e sensoriais, às suas formas de experiência, de encontro, de apropriação do espaço, de usos. São formas, portanto, palpáveis e não palpáveis, formas de ser e de estar, que se relacionam com o espaço e o tempo. A rua também se apresenta em dimensão imaterial, assim como o urbano, para Lefebvre (1999, p. 110): “[...] o urbano é uma forma pura: o ponto de encontro, o lugar de uma reunião, a simultaneidade. Essa forma não tem nenhum conteúdo específico, mas tudo a ela vem e nela vive.” A rua, como espaço vazio, tem sua forma condicionada por outros elementos, externos a ela: sua forma deriva dos edifícios ao seu redor, assim como daquilo que contém, sendo um receptor capaz de tudo abrigar, e esse tudo que abriga também é responsável por suas formas.

Sobre essas duas formas, Henri Lefebvre distinguiu, em sua obra *O direito à cidade*, a «cidade» e o «urbano». O termo «cidade» alude às dimensões físicas do espaço, trata-se de materialidade, de forma construída, do dado presente e imediato, da morfologia material como chamou. O termo «urbano» alude à realidade social, aos usos e apropriações, são as possibilidades que o espaço engendra, o que o autor chamou de morfologia social. Tal distinção se torna fundamental para entender a morfologia urbana como resultado de sua configuração social. Ambos possuem uma relação dialética, de interdependência, na qual a cidade ganha seu significado pelo urbano, assim como a vida urbana não acontece sem uma base prático-sensível (LEFEBVRE, 2001). A relação estabelecida entre os dois fenômenos definiria uma qualidade de experiência, uma *urbanidade*.

O presente trabalho parte da observação de como as ruas deixaram de ser concebidas tendo como parâmetro regras de beleza relacionadas a épocas históricas e figurar a partir da perspectiva de espaços pitorescos ou monumentais para se tornarem, segundo os ideais do urbanismo racionalista, espaços monofuncionalizados, nos quais os fluxos de circulação, os meios de transporte e as pessoas, as atividades e significados que ocupavam esse espaço foram segregados e especificados segundo formas pré-estabelecidas.

O racionalismo e a abstração do urbanismo funcionalista levaram paulatinamente a um esvaziamento dos espaços públicos, comprometendo a vida urbana que deveriam abrigar. O mal estar da vida moderna descrito e estudado por autores e compartilhado por homens e mulheres era ainda mais intensamente vivenciado nas ruas e espaços livres das grandes cidades; enquanto se descobria o poder do carro de isolamento de seus usuários, servindo como escape do ambiente urbano.

O fenômeno da nova circulação e a velocidade dos movimentos na cidade, a partir da revolução do automóvel e de sua incorporação na cultura do tráfego como principal meio de transporte individual, transformaram as formas urbanas. As ruas, como espaço exclusivo de abrigo dessa força locomotora, foram profundamente afetadas. Ignorando a inviabilidade de tal modelo de mobilidade urbana, urbanistas e planejadores buscavam cada vez mais atender às contínuas exigências impostas pelo tráfego sempre crescente. Na pressa por atender a demanda do direito ao livre movimento, o urbanismo privilegiou o tráfego de veículos e negligenciou as possibilidades da rua, sua experiência estética, para tratá-la, assim como os técnicos fariam, apenas como via de circulação, de tráfego. O potencial de livre movimentação e velocidade proporcionados pelo automóvel foram logo limitados pela saturação das vias e pelos congestionamentos, gerando frustração e pressionando as autoridades por soluções.

O desenvolvimento das ciências sociais a partir da segunda metade do século XX e sua abordagem sobre o tema da cidade, foi a base de um movimento de crítica e resistência aos processos de funcionalização dos espaços urbanos. Essas mesmas ruas abrigavam ainda uma intensa urbanidade como fontes de animação e lugares de encontro e de sociabilidade. Os movimentos de resistência que surgiram em diversas áreas - como no ativismo, em manifestações populares, na arte, na arquitetura e urbanismo e nos estudos urbanos - tiveram a rua como tema e palco de seus atos, e buscaram reivindicar seu uso e apropriação pelas pessoas e suas atividades. Contudo, Marshall Berman (2007, p. 371) observa que a vida urbana na modernidade é marcada por contradições: seus prazeres não podem ser dissociados de suas angústias; a rua torna-se o lugar de viver essas contradições, “[...] símbolo fundamental da vida moderna.” A visão que parte dos modernistas da década de 1960 defendeu sobre a vitalidade das ruas das grandes cidades tradicionais, suas formas de experiência e de uso e apropriação como fonte de significados para a vida cotidiana moderna é um dos fios que conduz esse trabalho.

A partir da distinção de Lefebvre (2001) entre «cidade» e «urbano» criar-se-á duas chaves de leitura; o objetivo a ser alcançado é a elaboração de uma discussão a respeito do papel da rua como lugar da realização social, cultural e política. Assim, é imprescindível conhecer a história das ruas para discutir as suas formas e os seus significados sociais. O desenho, as variadas materialidades e concretudes compostas, não são apenas frutos de diferenças de estilo urbanístico, mas resultam de seus próprios contextos históricos.

Corroborando Lefebvre, Bernard Lepetit (2001), em sua obra *Por uma nova história urbana*, nos auxilia na argumentação distinguindo a cidade em suas formas: a cidade não é apenas matéria, mas também ideia, pensamento e discurso. Diante disso, partimos do pressuposto que a cidade é também física, mas que existe, em seu processo de construção, um diálogo entre práticas sociais e discursos urbanísticos no seu desenvolvimento material.

Por meio de uma interseção de campos disciplinares, com categorias analíticas da história cultural e o uso de uma historiografia das cidades e do urbanismo, pretende-se estudar diferentes realidades urbanas num longo período temporal. Como ferramenta de análise, foram construídos quatro perfis de ruas.

O primeiro perfil de rua refere-se às ruas das cidades da Idade Média, especialmente aquelas pertencentes às cidades desenvolvidas a partir de aglomerações ao redor de núcleos pré-urbanos, cujo crescimento aconteceu de forma mais espontânea, resultando em uma malha mais orgânica. Trata-se da imagem da ruela estreita e sinuosa, cuja forma era constituída principalmente pelas edificações adjacentes com as quais mantinha estreitas relações. A grande permeabilidade das ruas e demais espaços livres pelo tecido urbano dificultava sua distinção com os espaços construídos, que se entrelaçavam a eles e se complementavam de maneira fluida e intrincada, formando um todo e uma unidade bastante característica das cidades do medievo. O aglomerado urbano configurado era de alta densidade e sua malha de ruas labirínticas demonstrava uma aparente desordem, principalmente no interior de suas muralhas. O espaço urbano das ruas em conjunto com o das praças formava uma rede de largos públicos que possuía uma grande importância, não apenas para a forma da cidade, mas também para sua vida urbana. No caso das cidades medievais, suas praças eram talvez o principal elemento urbano, chegando muitas vezes a estruturar seu desenho e funcionamento.

O segundo perfil de rua tem como grande representante a rua construída no período de Haussmann na Paris do século XIX, de tipologia quase oposta ao primeiro perfil com sua amplitude e retidão, que usava do artifício da perspectiva para criar um aspecto monumental. A nova cidade burguesa, transformada pela escala das reformas recebidas, destruiu a rua medieval, alargando os antigos caminhos, reconstruindo e regularizando as fachadas e rasgando a malha irregular com avenidas retilíneas. O bulevar surgiu como grande módulo de composição urbana, e devido às suas grandiosas dimensões transformou-se ele mesmo em monumento. Não se tratava no entanto apenas de sua forma física, explorada desde o

barroco e renascimento; a produção dessa cidade, burguesa e moderna, também produziu uma nova cena urbana. Nesses bulevares de amplas dimensões, espaçosos passeios, cafés nas calçadas, árvores e bancos, com o intenso fluxo de veículos e a multidão de pessoas a disputarem todos o mesmo espaço, a experiência da modernidade na metrópole pôde ser vivida em sua plenitude.

O terceiro perfil corresponde a uma concepção de rua que rompeu definitivamente com a forma da antiga rua da cidade histórica e relaciona-se ao fracionamento de seus usos condensados pelo urbanismo funcionalista, resultando em uma rua que atendia exclusivamente ao propósito da circulação, esvaziada de outros significados. A cidade e o homem modernos deveriam pautar-se pela linha reta, fruto da racionalidade e da sensatez humana. O traço pitoresco da composição das ruas tradicionais deveria ser substituído pela forma pura e racional com referência à quadrícula romana. As formas das ruas da cidade tradicional não mais serviam ao novo tipo de deslocamento individual e motorizado. Le Corbusier descreveu uma hierarquia de ruas para a cidade funcional, discriminadas tão somente por suas qualidades de tráfego; a função triunfava.

O quarto perfil de rua está mais relacionado a uma forma enquanto ideia do que a uma forma física em especial, concreta portanto, ou ao desenho de uma só tipologia de rua. Trata-se de pensar a rua como um espaço público importante para a vitalidade da cidade em resposta à funcionalização redutora promovida pelo urbanismo racionalista, e que tinha causado graves consequências para as cidades e para o ambiente urbano do século XX. A resistência observada principalmente a partir dos anos 1960 buscou resgatar da cidade tradicional essa vida urbana desejada, retomando suas qualidades espaciais e o potencial de gerar encontros e animação. Jane Jacobs criticou veementemente o ideário do urbanismo moderno e funcionalista que destruiu a rua tradicional, considerada por ela como o elemento urbano principal, um intrínseco balé responsável pela vitalidade da cidade e o principal lugar onde ocorrem os contatos sociais cotidianos e que deveria abrigar as pessoas e suas atividades rotineiras.

Para dar conta desse recorte histórico é necessário frisar as escolhas narrativas, que como o artifício do laboratório da história, acabam invariavelmente marcadas pela estrutura do próprio texto narrativo (DE DECCA, 1991). A historicidade é formada na medida da própria construção textual. Tal premissa, como sugeriu Edgar de Decca¹, parte da noção de que o estatuto da história se inicia justamente com a sua escrita, dependendo de todos os dilemas narrativos. O próprio objeto de pesquisa deriva da demonstração desse texto narrativo, sendo aquilo que o historiador constrói em sua trama num referencial artificial de tempo.

¹ Depoimento feito ao grupo de arquitetos que se consolidava no primeiro Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Nele se assumia a importância do campo da história diante da reflexão sobre a cidade, o urbano e o urbanismo. Ver: DE DECCA, Edgar. Estatuto da História. In: *Espaço & Debates*. Cidade e História, nº34, 1991.

Segundo Fernand Braudel (2014, p. 44): “Todo trabalho histórico decompõe o tempo passado e escolhe as suas realidades cronológicas segundo preferências e exclusões mais ou menos conscientes.” A ideia de periodização trabalhada por Braudel (2014) propõe a secção do tempo histórico em três escalas inter-relacionais: a história quase imóvel associada à relação do homem com a natureza - os ciclos, as paisagens e as estações; a história ritmada, ou a história de sociedades, estados e agrupamentos; e, por fim, a história ocorrencial que marca a dimensão do indivíduo, das oscilações breves e rápidas.

Também preocupado com os conceitos e métodos que permitissem um melhor domínio do tempo histórico, Jacques Le Goff (2008) diz que uma das tentativas mais importantes nesse sentido foi aquela que o dividiu em períodos, pois estes demarcam uma certa duração do tempo em que uma sociedade, um Estado ou uma civilização apresentam certa coerência. Ao final de cada período, as características que formavam uma estrutura se desfazem e são substituídas por outras. Essa noção permite o reconhecimento de um processo fundamental na história das sociedades humanas, como o movimento dialético entre as tendências para a estabilidade e as forças inevitáveis de mudanças; “[...] não há história imóvel nem sociedade sem história.” (LE GOFF, 2008, p. 11).

Como referência para o processo metodológico utilizou-se também a obra *O ensaio como forma*, de Theodor Adorno, de modo a construir a narrativa tendo no horizonte os escritos de ensaio; ainda que o texto não pretenda essa forma de modo decisivo, sua estrutura buscará uma construção que a referencie. Para Adorno (2003), o ensaio não tem a pretensão de criar algo novo, inédito, de caráter artístico ou científico; ao contrário, ele aborda temas que já foram trabalhados por outros, tratando de reordená-los e colocá-los em uma nova formação que atenda seus anseios, sem deixar que sejam verdadeiras. Para Adorno (2003, p. 16), “O ensaio [...] não admite que seu âmbito de competência lhe seja prescrito.” Seus escritos acerca de determinado tema possuem um recorte que dialoga com o recorte temático que buscamos baseado na periodização de Braudel. Isso porque o ensaio não tem um começo e fim determinados de forma cronológica, nem mesmo busca abordar tudo o que já foi dito sobre o tema. Ao contrário, seu recorte é determinado pela própria narrativa e pelos interesses que a movem; “Ele não começa com Adão e Eva, mas com aquilo sobre o que deseja falar; diz o que a respeito lhe ocorre e termina onde sente ter chegado ao fim, não onde nada mais resta a dizer: ocupa, desse modo, um lugar entre os despropósitos.” (ADORNO, 2003, p. 17).

Por fim, será feito um esforço no sentido de traçar relações entre a vida moderna e as formas urbanas das ruas, destacando sua importância como espaço público e comum, lugar do encontro, do jogo e da alteridade. Com o embasamento de Henri Lefebvre (2001) buscar-se-á documentar as perdas e esvaziamentos que o racionalismo funcionalista imputou à vida cotidiana e às cidades modernas, destacando os diversos significados que a rua pode assumir no cenário urbano. Os agentes e relações sociais também compõem suas formas

materiais e imateriais.

Richard Sennet (1988) apontou o surgimento na modernidade do paradoxo do homem público: apesar da potencialidade do encontro de diferentes grupos nas ruas das metrópoles, os espaços privados e as relações íntimas foram exacerbados através de um ideal de purificação e acolhimento, acrescido de um temor do espaço público, que perdeu a sua potencialidade como *locus* do encontro e sociabilidade. Com o auxílio de Hannah Arendt (2010), a investigação procura construir acerca da importância da vida pública para a condição humana, de ver e ser visto pela pluralidade de pessoas e suas visões, e de compartilhar com elas o mundo comum humano.

O horizonte dessa investigação procura afirmar a indissociabilidade entre formas, concretas e metafísicas, físicas e sutis, afirmando a vitalidade desses espaços a partir de sua importância para a vida pública e urbana, entendendo seu espaço como abrigo das diversas funções urbanas: sociais, culturais, lúdicas, assim como de seu potencial de transformação da vida cotidiana e da paisagem urbana.

AS RUAS E SUAS FORMAS NA HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO

| 1

O prazer e o sofrimento da existência urbana, seu conforto e dificuldade, sua eficiência ou fracasso são influenciados pela sabedoria ou pelo descuido com o qual suas ruas são tecidas.

CHARLES MULFORD ROBINSON

A RUA COMO ESPAÇO PERMEÁVEL: AS COMUNAS MEDIEVAIS

O legado deixado pelas malhas urbanas das cidades medievais, apesar delas não se constituírem como os grandes centros territoriais do mundo feudal, ao contrário do que ocorreu com os núcleos urbanos em outros períodos históricos, foi o de comunidades urbanas formadas de maneira quase espontâneas, com soluções variáveis quanto ao seu urbanismo. Para Leonardo Benevolo (2011), a raridade de técnicos especialistas favoreceu o espírito de liberdade e confiança a essas aldeias que se constituíram, muitas vezes, adaptando-se ao ambiente natural, e escapando das regras urbanas preestabelecidas. Mesmo nas cidades que eram originárias de antigos estabelecimentos romanos, e portanto partiam de traçados regulares e determinadas regras de geometria, a nova estrutura urbana das cidades medievais que se seguiu frequentemente desconsideravam sua regularidade, ao mesmo tempo que se adaptavam às condições do ambiente: “[...] apagam toda diferença entre natureza e geometria, isto é, deformam com pequenas irregularidades as linhas precisas dos monumentos e das estradas antigas e simplificam as formas imprecisas da paisagem [...]” (BENEVOLO, 2011, p. 255).

Essas cidades tortuosas surgiram com o crescimento econômico e populacional da Europa no final do século X, gerando um processo de urbanização à margem da organização feudal com a ascensão de uma massa de artesãos e mercadores. Esse fenômeno forçou a expansão de cidades fortificadas ainda quase espontâneas na Idade Média, dando origem às primeiras comunas medievais, nas quais os órgãos de governo iriam dividir com as corporações de ofícios o controle do território citadino. Até o século XV, quando surgiu a cultura urbana da Renascença, as comunas medievais se destacaram enquanto principais fenômenos de urbanização da Europa Ocidental. Nelas, a liberdade das corporações de ofícios, que elegiam governos autônomos para gerir as cidades, garantia a qualidade de soluções urbanas. Ao contrário da cultura clássica, a urbanística medieval não se inclinou ao estabelecimento de modelos formais, tendo sido inúmeras as formas urbanas adotadas em virtude de uma adaptação espontânea aos contextos históricos e geográficos. (BENEVOLO, 2011)

As cidades medievais têm uma rede de ruas não menos irregular que a das cidades

mulçumanas. Porém, as ruas são organizadas de modo a formar um espaço unitário, no qual sempre é possível orientar-se e ter uma ideia geral do bairro ou da cidade. As ruas não são todas iguais, mas existe uma gradação contínua de artérias principais e secundárias; as praças não são recintos independentes das ruas, mas largos ligados estreitamente às ruas que para elas convergem. Somente as ruas secundárias são simples passagens: todas as outras se prestam a vários usos: ao tráfego, à parada, ao comércio, às reuniões. As casas, quase sempre de muitos andares, se abrem para o espaço público e tem uma fachada que contribui para formar o ambiente da rua ou da praça. (BENEVOLO, 2011, p. 269)

Ao contrário do que se convencionou sobre esse período histórico como um tempo de obscurantismo, Jacques Le Goff (2008) caracterizou-o como um dos constituidores do que ele chamou de a «bela Idade Média», que teria deixado vestígios até o século XVIII, ao invés de se encerrar no século XV, com o descobrimento da América. Essa «bela Idade Média» caracterizaria um período iluminado no entremeio dos períodos de crise - pelos quais, segundo o autor, a Idade Média acabou sendo chamada de Idade das Trevas.

O colapso do Império Romano gerou uma diminuição no crescimento demográfico e uma significativa redução da vida urbana. As grandes estradas romanas deterioraram-se e as ruas da cidade medieval tornaram-se mais irregulares, constituindo muitas vezes passagens estreitas e escuras. O congestionamento causado pelo confinamento das muralhas agravava-se à medida que as edificações e a população aumentavam dentro do perímetro; eram recorrentes a falta de saneamento e a deterioração dos pavimentos, resultando em ambientes insalubres e hostis. Por volta do século X, entretanto, as estruturas urbanas voltaram a se dinamizar com o ressurgimento do comércio e da política, e as cidades medievais iriam empreender um processo de modificação urbana.

Uma era de expansão começava a partir do século XII com o aumento das viagens e do comércio. O progresso agrícola diminuiu a escassez de alimentos, assim como o desenvolvimento da escrita e da leitura impulsionou uma eclosão artística, também representada na arquitetura com a construção das catedrais. O período marcou o apogeu desse renascimento urbano medieval. Na arte das catedrais percebeu-se que a bela Idade Média era essencialmente urbana, lugar em que se recomeçou “[...] a viver ativamente a praça pública, ponto de renovação da sociabilidade, do teatro e do riso [...]” (LE GOFF, 2008, p. 35), com a riqueza urbana resultando de sua complexa estrutura social. Para Benevolo (1995), diversos poderes - religiosos, políticos, sociais, econômicos - atuavam sobre as formas e estruturas do espaço público dessas cidades que com frequência apresentavam, por conseguinte, mais de um centro. Ainda assim, mesmo com estruturas correlatas, cada cidade possuía uma organização própria e característica.

As cidades medievais descritas por Le Goff (1992) eram bastante distintas das cidades que as precederam, se diferenciando em virtude de outras demandas urbanas do legado das cidades antigas que perteceram ao Império Romano. Todavia, esses núcleos medievais também se diferenciavam entre si na medida em que os seus habitantes procuravam formar uma comunidade sem dar a ela necessariamente um nome de cidade. Desse modo,

os fatores que impulsionavam o surgimento de uma cidade durante a Idade Média eram, em certa medida, diversos. A religião, porém, através da atuação das irmandades e ordens mendicantes, encarregou-se de dotar alguns traços comuns às cidades do medievo. (LE GOFF, 1992)

Nem sempre chegando à unidade física e jurídica, as cidades entre 1150 e 1300 tomarão por si mesmas uma consciência a princípio física, separando-se quase sempre por muralhas do exterior não-urbano, adquirindo uma estrutura interna com pontos de referência emblemáticos. Num tempo em que a religião e a Igreja conferem a qualquer realidade sua expressão ideológica, um novo quadriculado eclesiástico de dois componentes, um transformado, da velha rede paroquial e outro, novo, dos conventos das ordens medicantes, nascidos no começo do século XIII, nas cidades e para as cidades, exprimirá essa primeira tomada de consciência urbana. (LE GOFF, 1992, p. 5 e 6)

Para Le Goff (1992), uma das heranças da Idade Média estava associada ao legado dessa civilização urbana que abrangeu, com diferentes níveis, toda a Europa da cristandade latina, especialmente, a França, Flandres, Renânia e Itália. Nessa região, um novo mundo urbano se afirmou através de valores novos, como o gosto pelo intercâmbio comercial ou intelectual, os preços do trabalho, a busca pela segurança e o conforto através dos novos códigos de habitação, e das novas formas de sociabilidade mais igualitárias, como a corporação ou a confraria. A palavra recorrente nesse período era *universitas*, que significava os cidadãos da cidade, os homens de ofício e, particularmente, os intelectuais das novas escolas urbanas.

O grande avanço urbano a partir do século XI criou riquezas, nascidas do artesanato, das instituições escolares, sociais, religiosas e políticas, contribuindo para a formação de relações mais equilibradas do que as do regime feudal propriamente ditas entre os homens e as mulheres, e entre as categorias sociais, ainda que essas relações não tenham acabado com as desigualdades e as injustiças, e em particular não acabaram com os pobres. E, afinal, criou uma cultura, a da praça pública. (LE GOFF, 2008, p. 19)

Essa cultura de utilização do espaço público que a Idade Média cultivou e que mantinha uma estreita relação com o desenho do espaço urbano dessa cidade, principalmente de suas ruas e praças, é o que mais nos interessa nesse momento.

AS RUAS E A MALHA URBANA: OS CASOS DE FORMAÇÃO DAS CIDADES MEDIEVAIS

As cidades que surgiram e se desenvolveram durante a Idade Média eram constituídas por uma grande variedade de possibilidades formais e morfológicas, resultando em paisagens urbanas ricas e distintas. Foram diversas as forças que atuaram no desenho da morfologia urbana, e diversas também foram as respostas para cada situação histórica, geográfica e cultural.

A rua constituiu o elemento base do espaço urbano medieval, servindo tanto para a circulação como para o acesso aos edifícios, delimitando os quarteirões que se dividiam em

logradouros e edifícios. Para José Lamas (2004), esse sistema - que surgiu na Idade Média e possuía como elementos o quarteirão, o logradouro, o prédio e a fachada - foi o mesmo que perdurou até os dias de hoje nas nossas cidades, com determinadas variações.

O que parecia ser bastante característico sobre as tramas medievais, principalmente do centro dessas cidades, era sua aparente desordem, uma malha de ruelas sinuosas e estreitas, que se dispunha de forma labiríntica. Uma explicação possível, para Le Goff (1992), eram os limites impostos pelo feudo. De fato, a muralha não apenas delimitava o espaço da cidade, obrigando-a a expandir-se e concentrar-se no espaço disponível dentro das fortificações até que um novo anel de muros fosse construído, mas ela caracterizava propriamente sua imagem e forma, como apontou Lamas (2004).

Pode-se pensar, no entanto, que a cidade medieval era ordenada e seguia uma lógica que não aparentava clareza de imediato, com seus espaços cheios e vazios combinando-se segundo regras pouco familiares aos olhos estrangeiros, mas que criavam uma unidade em seu conjunto urbano. Suas ruas haviam sido construídas segundo um tipo de ocupação distinto, que se baseava, entre outros, no deslocamento de pedestres.

Os edifícios públicos e privados, combinados livremente, formam um aglomerado global fortemente individualizado que, contemplado do exterior, oferece uma visão de conjunto bem legível. Tal facto parece-nos «irregular» porque a unidade não provém da adesão a uma regra geométrica em grande escala – como acontecia nas cidades antigas ou renascentistas – mas da perfeita adequação dos seus elementos, que foram sendo acrescentados em fases diferentes. (BENEVOLO, 1995, p. 58)

Le Goff (1992) analisou três casos de formação das cidades medievais nos quais percebia-se uma estrutura definida: i) os casos das cidades originárias da antiguidade clássica; ii) as surgidas de núcleos pré-urbanos; iii) as cidades novas e as *bastides*. No primeiro caso, tratava-se das antigas cidades romanas – as *cités* – que deixaram como herança para as cidades subsequentes a quadrícula romana, com sua malha de ruas paralelas e perpendiculares, formando quadras equivalentes em sua forma retangular e em seu tamanho. Em alguns casos, a quadrícula deixou vestígios mais vagos, enquanto em outros marcou de forma acentuada o núcleo inicial do aglomerado urbano, mas quase sempre influenciou a posterior expansão dessas cidades - fosse de modo a perpetuar a malha ortogonal, fosse de modo a rejeitá-la. [il. 1.1]¹

Esse núcleo da cidade antiga estava incrustado na cidade medieval, muitas vezes cercado por muralhas e ocupando uma pequena superfície. Segundo Le Goff (1992), o cruzamento de dois eixos perpendiculares era o legado mais visível na morfologia da cidade. Em alguns núcleos urbanos, entretanto, ocorreu uma rejeição em mantê-lo, como nos casos de cidades reconquistadas de territórios ocupados por árabes e bizantinos, ficando em evidência um maior confronto com os modelos urbanos anteriores. Em muitos

¹ Marcação refere-se à ilustração de igual número, localizada no final do capítulo.

casos, a quadrícula enfrentou dificuldades para se perpetuar ou para ser retomada no crescimento do tecido urbano, fosse por conta do abandono ao longo dos séculos ou porque a quadrícula se revelava de pouca utilidade, principalmente quando a topografia do terreno era acidentada, dificultando a implantação de um traçado geométrico. Para Lamas (2004), tal situação gerava resultados aparentemente caóticos e desordenados.

O caso das chamadas «cidades de adesão» (LAVEDAN *apud* LE GOFF, 1992) referia-se àquelas que se formaram a partir de uma aglomeração posicionada ao redor de um castelo, sede de fazenda ou mosteiro, uma vez que estes funcionavam como pontos de atração da população e de outras estruturas urbanas; formava-se assim primeiramente uma aldeia, depois burgo ou cidade. Essas cidades surgiram a partir da evolução das principais vias de circulação que ligavam o campo a algum desses centros e que se desenvolveram lentamente criando um emaranhado de outras ruas estreitas à volta, expandindo assim o plano da cidade. (LE GOFF, 1992)

No caso das cidades novas, as *bastides*, assentadas sobre um território em grande parte livre de vestígios ou ruínas de assentamentos romanos ou sem a existência de núcleos anteriormente estabelecidos, desenvolveram-se malhas urbanas regulares, a partir de desenhos e planos urbanos originais. A disponibilidade de um terreno livre incentivou a aplicação de soluções mais *reticuladas* e uma divisão do solo regular, que resultaram em estruturas aparentemente mais ordenadas. Le Goff (1992, p. 32) apontou que “A regularidade, ordenada em torno da praça central, acabou prevalecendo.” Tal praça inscreveu-se dentro de figuras geométricas, como losangos ou quadriláteros, e depois em uma malha de tabuleiro bastante rígida. Um tipo de operação de loteamento mais clara, que muitas vezes se sobrepunha às ruínas de assentamentos anteriores. [il. 1.2]

Esse tipo de ocupação mostrava a dimensão do controle desses processos de urbanização. No entanto, havia outros casos nos quais essa concepção não aconteceu de uma só vez e segundo um plano regulador, mas que aparentavam ser resultados de longas tentativas. Assim, outras cidades formaram-se de modo mais espontâneo, desenvolvendo um traçado de aspecto menos orgânico. Ainda assim, não eram construídas de forma arbitrária, e sua malha de ruas era resultado das circunstâncias, ou influenciado pela orientação e relevo do solo. (MARTIN *apud* SITTE, 1992)

O vínculo entre cidade e campo, bastante presente na ocupação do território durante a Idade Média, era ainda mais perceptível nas *bastides* que, segundo Le Goff (1992), por vezes não chegavam a constituir uma cidade, mas antes um agrupamento da população com uma organizada ocupação do solo. Muitas permaneceram assim - quase *aldeias* ou burgos rurais, sem chegarem a um desenvolvimento propriamente urbano. Apesar da permanência de muitas *bastides* no tecido campesino, sua estrutura e organização do solo influenciou o desenvolvimento urbano: “Talvez seja sobretudo pela regularidade de sua planta, por uma certa ideia ‘urbanística’ de sua estrutura [...] que as *bastides* trouxeram sua contribuição

para a formação da França urbana.” (LE GOFF, 1992, p. 11 e 12)

A organização das vias iria definir a forma das quadras da cidade medieval; naquelas de tecidos regulares, muitas vezes quadrículas, os quarteirões formados eram geralmente retangulares. Nos tecidos mais orgânicos e irregulares, as quadras eram menos homogêneas, de formatos variados. Para Lamas (2004), as quadras das cidades medievais para além de um meio de loteamento e divisão do solo, constituíam um importante elemento morfológico do espaço urbano medieval. A superfície também não era cortada por tantas ruas, formando quadras de maiores dimensões; para que não se tornassem insalubres, muitas casas possuíam pátios em seus fundos, formando jardins arborizados.

Florença era uma cidade desenvolvida a partir de um plano romano preexistente, fundada em 59 a.C. como colônia romana na confluência do rio Arno com o riacho Mugnone. O pequeno quadrado inicial da cidade, orientado segundo os pontos cardeais, não se alinhava nem ao rio Arno nem à centurição do campo circundante. Com a queda do Império, Florença iria sofrer com a invasão dos bizantinos e longobardos, tendo sua estrutura danificada e o número de habitantes reduzido. Nessa época, a primeira muralha foi construída ao redor do núcleo central da cidade, e, durante a Idade Carolíngia, a cidade voltou a se expandir e alcançou a marca de cinco mil habitantes, o que ocasionou a construção de sua segunda muralha para englobar parte do retângulo romano e uma nova área triangular próxima ao rio Arno. Ficaram para fora desse cinturão alguns edifícios notáveis, como a Igreja de Santa Reparata, o batistério e o palácio do Margrave. O traçado da via Cássia foi retificado e uma nova ponte sobre o Arno foi construída. (BENEVOLO, 1995) [il. 1.3]

Florença tornou-se capital do marquesado de Toscana no século XI, com a ampliação em 1078 da muralha da cidade pela Condessa Matilde, incluindo dentro do perímetro a região do batistério. O cruzamento central do tabuleiro romano era ocupado pelo mercado velho (*forum vetus*) para além do qual a cidade se expandia, reocupando assim a parte setentrional do retângulo romano inicial. Com a morte da Condessa Matilde em 1115, a Comuna era formada e, entre 1173 e 1175, um quarto cinturão de muros foi construído, envolvendo os subúrbios que haviam expandido o aglomerado urbano para ambos os lados do rio; a cidade então possuía uma área de 97 hectares. Junto com a Comuna surgiram os seus estatutos que “[...] estabelecem relações exatas entre os espaços públicos e os privados, regularizam as ruas, limitam a altura e as saliências das casas.” (BENEVOLO, 2011, p. 356).

A cidade se desenvolveu cada vez mais rápido a partir do século XIII, chegando a 100 mil habitantes e tornando-se um dos mais importantes centros econômicos da Europa. O rio Arno ganhou três novas pontes somente neste século, no qual também foi elaborado um plano que iria modificar substancialmente a forma da cidade. O supervisor, Arnolfo da Cambio, elaborou o plano junto aos vários poderes citadinos que participavam das

decisões, como as ordens religiosas, as corporações e as companhias, que funcionavam como instituições representativas de grupos e classes sociais da cidade. [il. 1.4]

Bruges, na atual Bélgica, por exemplo, desenvolveu um traçado mais original do que a tradicional quadrícula romana. A cidade se formou ao redor de um castelo fortificado, fundado em finais do século IX pelos condes de Flandres ao longo do curso do Rio Reye. Um pequeno conjunto habitado se alocou ao redor do Palácio dos Condes e da Igreja de São Bonatiano, sendo muralhado em 915. Sua localização topográfica, perto do rio Reye que desembocava num braço de mar, favoreceu o comércio e fez com que seus primeiros núcleos surgissem nos pontos mais elevados de sua planície pantanosa. Com o rápido crescimento da população no século XI, Bruges tornou-se uma cidade livre, com a conquista do direito de se autogovernar com suas magistraturas. Um segundo cinturão de muros foi então construído, abrangendo uma área de 86 hectares e uma população de dez mil habitantes. (BENEVOLO, 1995)

A cidade continuou crescendo no século XIII e alcançou importância nas relações comerciais europeias. Nesse cenário de plena expansão do organismo urbano, o terceiro cinturão de muros começou a ser construído; em 1297 ele abrangia uma área de cerca de 400 hectares. Na primeira metade do século XIV, a população atingiu os 80 mil habitantes e desenvolveu-se de forma compacta e intrincada dentro dos limites da muralha. [il. 1.5]

[...] a coerência estilística do aglomerado citadino provém de um sistema construtivo repetido, oposto ao veneziano e igualmente adaptado aos traçados curvilíneos dos canais e das ruas: a sucessão das paredes providas de tímpano, paralelas à rua, com as águas do telhado perpendiculares, muito inclinadas, que permitem iluminar de cima os espaços mais recuados das fachadas e conferem ao perfil urbano o seu característico aspecto dentado. (BENEVOLO, 1995, p. 78 e 79)

Em finais do século XIII, algumas obras públicas foram financiadas pela administração que regulava também as intervenções dos particulares. Casas foram demolidas para promoverem o alargamento de algumas ruas. Com o convite do Imperador Maximiliano aos mercadores estrangeiros para se transferirem para Antuérpia, em 1488, Bruges perdeu sua importância comercial e tornou-se uma cidade pacata e isolada. Um mapa em perspectiva feito em 1562 por Marc Gerards mostra o organismo da cidade com seus monumentos góticos e os bairros de casas em fileiras dos séculos XV e XVI, não chegando ainda a preencher o circuito de muros do século XIV. [il. 1.6] Segundo Benevolo (1995), um recenseamento de 1580 contava cerca de oito mil lotes construídos e uma população entre 30 e 35 mil habitantes entre os séculos XVI e XVIII.

Leonardo Benevolo (1995) apontou que a distinção entre a construção de malhas regulares e irregulares nas cidades medievais resultava de uma nova forma de projeção arquitetônica que contaminava a projeção urbana. Se era possível modificar os edifícios ao

longo do tempo, ou até projetá-los do zero, o mesmo podia ser feito com as cidades. Outra influência foi o gótico, que teve seu papel no desenvolvimento formal das cidades uma vez que se tornou um mecanismo de organização do espaço segundo uma grelha abrangente e abstrata que abarcava todas as escalas.

[...] é como se o projecto de uma cidade não fosse mais do que um caso particular de uma mesma capacidade de manusear as formas visíveis ao longo do tempo. [...] De facto, a alteração do método de projecção dos edifícios, durante a segunda metade do século XII, também se reflecte nas novas cidades. As primeiras - anteriores a Montauban (1144) - têm um desenho irregular e irrepetível, mas, em seguida, a par da difusão da linguagem gótica, torna-se frequente um plano ortogonal adaptável a muitas situações, que muitas vezes acaba por se transformar numa impecável trama regular, como acontecia nas cidades hipodâmicas e nas colónias romanas da Antiguidade (Lavenda). (BENEVOLO, 1995, p. 86)

De qualquer forma, ambas morfologias sofreram a ação do tempo e da história e caminharam no sentido de se assemelharem. A sobreposição de traçados - do que sobrou do traçado ortogonal romano com o radiocêntrico medieval - era impulsionada pelo crescimento tanto da forma construída da cidade como de sua sociedade, com o surgimento das novas ordens mendicantes, por exemplo. Segundo Lamas (2004, p. 151), essa “[...] sobreposição de traçados e de construções realiza-se sem uma ordem predefinida e com pontos de apoio nos eixos que ligam as cidades, estradas de passagem, portas das muralhas, pontes sobre os rios, etc.”

Com o tempo a cidade medieval foi ganhando sua forma e escala, construindo uma unidade própria, com uma morfologia mais intimista e com um desenvolvimento que se apoiava em suas classes sociais. Com o desenvolvimento desse sistema social surgia a necessidade de expansões e, por conseguinte, de novos espaços para redistribuição demográfica das cidades. Episódios como as guerras e as epidemias agiam no sentido oposto, diminuindo a população e destruindo a cidade, que alternava entre tempos de crescimento e diminuição.

AS RUAS E OS EDIFÍCIOS: A COMPLEXA E ÍNTIMA RELAÇÃO ENTRE ESPAÇO PÚBLICO E PRIVADO

Nessas cidades medievais havia uma relação intrínseca entre espaços livres e construídos, não estando estes tão distintivamente separados. Eles se entrelaçavam e se entrecruzavam em uma complexa estrutura. O espaço público comum possuía uma grande capilaridade por toda a cidade, envolvendo os edifícios públicos e alguns acessos ou espaços internos de uso comum, como os pátios e jardins. A relação entre estes espaços era, entretanto, regulada por uma série de leis e estatutos elaborados pelos poderes comunais. Um exemplo emblemático dessa relação eram os pórticos.

Segundo Benevolo (1995), a forma física dessas cidades era condicionada por sua

organização política, ao mesmo tempo que se podia observar certa espontaneidade no arranjo de seus elementos, acrescidos em diferentes fases. Sua morfologia resultava da ação de uma multiplicidade de protagonistas que juntos buscavam construir uma imagem de interesse comum, na qual cada um se reconhecesse.

Os edifícios de vários andares tinham suas fachadas nas ruas e praças, inclinando-se sobre elas, e eram utilizadas para embelezar o espaço urbano, alvos também de um minucioso regulamento.

Tal dispositivo leva os operadores privados a colaborar no equipamento dos espaços colectivos: a fachada, que é o rosto que confere carácter a um edifício, torna-se mesmo a gift to the street², um contributo para o funcionamento e para o esplendor do espaço urbano. De facto, é nessa área de passagem entre o domínio público e o domínio privado que os regulamentos medievais se concentram, regulando minuciosamente o compromisso entre as duas ordens de interesses, e sobretudo as zonas onde esses interesses se sobrepõem: as saliências que cobrem uma parte da rua, os pórticos, as escadas exteriores. (BENEVOLO, 1995, p. 59)

No final do século XIII, as intervenções em espaços particulares passaram a ser regulamentadas pelos poderes comunais; dentre as regulamentações estava a indenização paga aos proprietários que tivessem suas casas demolidas para o alargamento de ruas, sem ser permitido no entanto derrubarem edifícios por iniciativa particular. Bolonha foi uma dessas comunas medievais que desenvolveu uma grande permeabilidade entre espaços livres e construídos no interior da cidade medieval. Dentro do primeiro cinturão de muros, com quatro portas de entrada e saída - dando-lhe a fama de *cidade das quatro cruces*, num espaço demarcado pela muralha ao redor da Praça Maior - foram construídos os seus principais monumentos.

O desenho de Bolonha se caracterizava pelo tabuleiro de seu núcleo, ainda como um legado da colônia romana, e pelas duas portas de onde saíam o leque de ruas que demarcavam a estrutura dos subúrbios medievais. Algo que se destacava na malha viária bolonhesa, como resultado das regulamentações comunais, era justamente a permeabilidade das ruas, com os seus pórticos protegendo as fachadas dos edifícios e oferecendo um caminho resguardado, protegido do calor e das intempéries. Camillo Sitte (1992), teórico do século XIX, resgatou essa permeabilidade das ruas para mostrar como as comunas medievais realizavam uma delicada interseção entre os espaços públicos e privados. [il. 1.7]

A cidade contava também com áreas livres particulares, como hortas e jardins, que ocupavam a parte posterior dos lotes das casas. Esses espaços verdejados, além de outros espaços livres no interior dos quarteirões, formavam uma área de reserva e salubridade urbana, compensando a pequena largura das ruas e amenizando a excessiva densidade construtiva da cidade medieval. [il. 1.8]

Quase todas as ruas de Bolonha eram antigamente circundadas por pórticos;

² 'um presente para a rua' (tradução nossa)

uma determinação comunal estabelecia que sua altura não fosse inferior a 7 pés bolonheses (2,66 m), a fim de que pudessem ser percorridas também a cavalo. Os pórticos medievais eram muitas vezes de madeira; posteriormente foram substituídos, nos séculos ulteriores, por arcadas de pedra. [...] Nos setores compreendidos entre os raios das ruas ficam amplos espaços verdes, cultivados ou tratados como jardins. [...] Cada casa tem uma horta, e o conjunto das hortas forma um espaço verde ao centro do conjunto. (BENEVOLO, 2011, p. 334)

Durante a ocupação islâmica entre os séculos X e XI, as cidades medievais dominadas pelos mulçumanos alcançaram o auge do desenvolvimento e prosperidade. A estrutura mencionada, segundo Benevolo (1995, p. 70) “[...] feita de recintos encostados uns aos outros, com os edifícios orientados para os pátios interiores e uma rede de ligações nos espaços residuais [...]”, transformou-se em grandes aglomerados urbanos, com espaços habitados e cultivados. O objetivo dos novos dominadores era reduzir a cidade a uma pequena superfície mais facilmente defensável, de modo que muitas antigas cidades greco-romanas passaram por um processo de desmonte e adensamento do núcleo urbano.

Nos séculos subsequentes à conquista dos Normandos em 1072, Palermo sofreu esse processo de adensamento da cidade construída com o preenchimento dos pátios dos fundos dos lotes e a substituição das casas baixas por construções de vários andares, antes voltadas para o interior e agora debruçadas para os espaços exteriores. A cidade de Toledo permaneceu bastante tempo sob domínio islâmico, sendo ocupada em 712 pelos árabes e reconquistada em 1085 pelos cristãos. Por localizar-se em terreno montanhoso, suas ruas não eram facilmente retificadas e alargadas como frequentemente acontecia em outras cidades, de modo que o adensamento dos edifícios resultava em uma congestão dos espaços públicos. As ordenações definiam que as sacadas não ocupassem mais do que um terço da largura das ruas, deixando um espaço residual para a passagem de luz e ar. Os edifícios públicos de maior importância se sobressaíam na paisagem, podendo ser vistos de longe por sua magnificência. (BENEVOLO, 1995)

A demora e dificuldade que envolviam a construção de outro cinturão de muros devido aos altos custos das obras das muralhas também era um propulsor do enclausuramento e adensamento dessas cidades, efeito do crescimento da população e aliado à carência de espaços na cidade fortificada. Desse modo, os edifícios eram expandidos em direção aos espaços livres, com as casas se aglomerando e crescendo verticalmente, resultando em bairros bastante compactos e ocupados. A ocupação dos espaços livres não poupava nem mesmo pontes e ruas que, no caso dessas últimas, muitas vezes recebiam construções em balanço sobre seu espaço. Isso ocorreu principalmente nos períodos de grande crescimento das cidades, como no século XIII. [il. 1.9] [il. 1.10]

Esse crescimento em altura, no entanto, não alcançou dimensões muito grandiosas; boa parte da arquitetura da cidade continuou sendo modesta, de menor porte. O adensamento acontecia também por um desenvolvimento do lote em sua profundidade, e com a subdivisão de sua largura, o que resultou em frações de meio lote ou um quarto de lote.

Surgia assim uma limitação da fachada voltada para a rua, que era valorizada principalmente no térreo, devido a sua relação com o espaço público. Para Calabi (2008), isso fez com que essa fachada ganhasse um alto valor comercial, principalmente devido à carência desses espaços na cidade. Assim, resultou-se muitas vezes em térreos ocupados por espaços comerciais ou em edifícios mistos com bodegas no térreo e apartamentos residenciais nos andares superiores. Aumentavam as construções polivalentes ao mesmo tempo em que se diminuía as moradias coletivas das camadas mais pobres.

Nas cidades inglesas, a diferença entre as habitações (maiores) e as bodegas (menores) faz nascer novos tipos edilícios, baseados na diminuição da largura da unidade de base e no prolongamento para os fundos do lote; a criação de uma densa rede de bodegas no sentido da rua, forma um alinhamento autônomo em relação aos modos de ocupação interna do terreno e dos andares superiores. Nesses casos, é imprescindível uma estreita abertura e um longo corredor, para poder ter acesso às zonas mais internas da unidade imobiliária: são esquemas que se tornam comuns no século XV (como o demonstram os contratos de construção). (CALABI, 2008, p. 108)

Esse importante contato com a rua, segundo Lamas (2004), com o resultante alinhamento dos edifícios no limite do lote, foi um dos motivos que definiu a característica ocupação do quarteirão medieval - uma ocupação periférica da quadra, com um miolo livre para hortas e jardins privados. Até mesmo os edifícios mais notáveis posicionavam-se no limite da quadra, alcançando sua irregularidade volumétrica através de variações na fachada e no gabarito.

Por fim, o conjunto dos edifícios formavam uma unidade facilmente reconhecível a partir de uma visão mais afastada; o que aparentava irregularidade e caos era apenas resultante de uma concepção que não seguia uma regra geométrica e uma lógica mais relacionadas à cidade antiga ou renascentista.

Camillo Sitte (1992) fez o elogio dessa relação entre os espaços livres e construídos da cidade medieval; para o autor, o sistema de espaços livres formava um todo coeso e sua forma era determinada pensando no efeito que ela gerava no espaço urbano. Assim, privilegiava-se antes o aspecto do espaço livre e público da cidade, e o que não era desejável que ficasse visível era escondido dentro dos espaços privados. Tratava-se de entender a diferença entre as irregularidades aparentes ao olhar do transeunte e aquelas perceptíveis apenas em representações.

Sendo assim, o que chamava a atenção nas cidades medievais era a unicidade alcançada pela composição de seus elementos, dos espaços construídos – cheios – e dos espaços livres – vazios. Nessa inter-relação, a cidade se mostrava como uma entidade orgânica, e assim era vista até mesmo por seus cidadãos. Para Edmund Bacon (1976), essa era uma das mais importantes contribuições do desenho medieval. Essa unidade da cidade medieval foi expressa na gravura de Mantua, na qual o pináculo da catedral foi repetido em diversos outros pináculos espalhados por todo espaço urbano, fazendo a mediação entre a escala do

bairro e a escala da cidade e construindo a imagem simbólica da cidade como um todo. [il. 1.11] [il. 1.12]

AS RUAS E OS ESPAÇOS LIVRES: CENÁRIOS PITORESCOS³ E A UNIDADE DA CIDADE

As praças, junto com as ruas, considerados os espaços livres das cidades, formavam nas cidades da Idade Média uma rede de espaços públicos que possuíam grande importância, não apenas para a forma da cidade, mas também para sua vida urbana. A praça medieval era talvez o principal elemento urbano, chegando muitas vezes a estruturar o desenho e funcionamento da cidade. As ruas e praças possuíam grande coesão e articulação na formação de um conjunto de espaços livres que se alinhavavam aos edifícios para formarem uma unidade característica das cidades medievais.

As ruas e as praças formam um ambiente público único e articulado, onde cada operador se faz notar e a comunidade se reconhece a si mesma. As ruas adaptam-se de várias formas a uma série de funções colectivas não especializadas: o movimento dos peões e dos carros, o lazer, os mercados, as reuniões, as cerimónias. As praças são espaços maiores não conceptualmente diferentes das ruas, e os edifícios, quase sempre de vários andares, debruçam-se todos para este sistema complexo, passando as fachadas a ser as paredes do espaço público. (BENEVOLO, 1995, p. 58)

Lamas (2004) afirmou que a praça, juntamente com a igreja e a muralha, formavam os três elementos urbanos mais importantes da cidade medieval; no caso da praça, podemos destacar dois tipos, de diferentes funções e localizações no espaço urbano - a praça do mercado e a praça da igreja. Ambas desempenhavam importantes funções urbanas, principalmente quanto ao comércio e às reuniões sociais. No caso da praça de mercado, sua função como lugar de trocas e serviços extendia-se também para ruas subjacentes, e sua posição variava, podendo estar tanto no centro da cidade como próxima de suas entradas. Os edifícios singulares da cidade medieval muitas vezes se associavam ao espaço público coletivo da praça. Alguns estatutos comunaes foram criados justamente para regular as características desses edifícios fronteiros às praças, bem como para ditar as utilizações permitidas e proibidas delas: “[...] com um sentido muito agudo da delicadeza da relação que existe entre as necessidades públicas e as necessidades privadas, neste lugar crucial da cidade.” (BENEVOLO, 1995, p. 68)

Camilo Sitte (1992), ao analisar as características das praças medievais, também fez observações quanto a sua forma, dimensão e inserção no tecido urbano. A dimensão se associava diretamente à escala das ruas da cidade, como por exemplo no caso das praças antigas, mais modestas devido à estreiteza das ruas. Com as larguras destas variando entre 2 e 8 metros, era possível ter praças com dimensões de 15 a 28 metros; as maiores praças

³ O termo, apesar de fazer referência às características dos cenários urbanos formados nas cidades medievais, foi cunhado apenas muito tempo depois.

chegavam em média a 58 por 143 metros. A forma delas dependia tanto dos edifícios principais quanto da malha das ruas. Dentre as praças regulares, existiam algumas mais compridas e outras mais largas, o que dependia basicamente da visão do observador posicionado de frente de seu edifício principal. As praças quadradas, mais comuns na malha em tabuleiro, eram raras e consideradas menos belas, sendo recorrentes nas cidades novas em virtude dos desenhos preconcebidos e ordenados, dentro do qual a praça possuía uma forma geométrica, como um quadrilátero regular de onde emanava o tecido de ruas paralelas e perpendiculares.

Em cidades espontâneas, a praça se apresentava como um largo de forma mais irregular constituindo antes um vazio na estrutura urbana do que propriamente uma forma preconcebida. Camillo Sitte (1992) também fez um elogio a essa irregularidade, apontando que ela era fruto não apenas de maior *naturalidade* como estimulava a curiosidade e o interesse de seus usuários, construindo um belo efeito pitoresco. Ademais, o autor dizia que tais irregularidades eram muito mais perceptíveis de cima, na planta, do que na realidade, e que portanto não provocavam uma experiência espacial ruim. Nesse sentido, os traçados orgânicos e irregulares eram mais capazes de promover uma forma mais interessante as suas praças do que um traçado geométrico como a quadrícula. Quando não quadradas, essas praças resultavam muitas vezes triangulares, por ocuparem cantos residuais do traçado urbano. Nesse caso, o autor defendia a busca por alguma irregularidade nos lados principais da praça, com criação de ângulos e ilhas para alcançar um efeito artístico razoável. Sitte (1992) também apontou para o fechamento da praça como um aspecto importante do ponto de vista artístico, o que contribuiria para a construção de uma coesão espacial e sensação de harmonia. Algo que podia ser alcançado de diversas maneiras: através da relação das ruas adjacentes com a praça, de pórticos com arcadas amplas cobertos por edificações, de colunatas.

Sobre as ruas, Sitte (1992) apontava a importância de que elas não estivessem paralelas às linhas de visão da praça, e sim em posições perpendiculares, o que traria maior facilidade para compor visadas pitorescas. As ruas estreitas e as quase inexistentes exigências do tráfego ajudavam nessa tarefa, mesmo em condições adversas, pois os antigos primavam pela qualidade artística e usavam o talento e a intuição para superar obstáculos na obtenção de espaços delimitados. Um exemplo era a *Piazza della Signoria* em Florença, na qual podia-se reparar nas observações de Sitte para as ruas maiores, enquanto que as menores eram pouco visíveis em perspectiva. Assim, mesmo as ruas mais largas não eram capazes de comprometer o efeito e a visão de um espaço fechado, para além da desembocadura das ruas. O artifício dos pórticos também podia ser observado nessa praça, com o *Portico degli Uffizi*. [il. 1.13] [il. 1.14]

Entre os antigos, a regra era justamente o oposto, ou seja, em cada ângulo da praça deve desembocar, à medida do possível, apenas uma única rua e, se houver uma perpendicular, esta desemboca na primeira, mas bem adiante, onde já

não pode ser vista da praça. E mais: essas três ou quatro ruas desembocam em diferentes ângulos da praça, de maneira que todo este procedimento deve ser encarado como um dos princípios conscientes ou intuitivos predominantes na construção urbana antiga, dada sua grande frequência e a gama de variações desenvolvidas a partir dele. Em uma reflexão mais atenta, é fácil compreender que este tipo de orientação das ruas em forma de pás de turbina representa a escolha mais oportuna, pois em qualquer ponto da praça se tem uma única visão para fora dela; portanto, ocorre uma única interrupção no conjunto dos edifícios, de forma que a coesão de todo o contorno da praça parece contínua a partir de qualquer ponto dentro dela, dado que, vistos obliquamente, os edifícios junto às embocaduras das ruas as ocultam completamente, e através desta cobertura recíproca, garantida pela perspectiva, não há lacunas desagradáveis na coesão do todo. (SITTE, 1992, p. 48 e 49)

De fato, as praças eram tão importantes e significativas para a cidade medieval que Bacon (1976) sugeriu que fossem comparadas com *entidades abstratas*, concebidas anteriormente aos espaços construídos, com esplendoroso cuidado pelos antigos. Era como se o espaço livre e sua forma fosse mais importante que os espaços cheios ao seu redor, e exatamente por isso pensado primeiramente. A estrutura de duas praças interligadas em Todi, tratado por Bacon (1976), era um bom exemplo disso. [il. 1.15]

Em um processo de alguma maneira o reverso da ideia de Michelangelo de cortar fora o mármore supérfluo para liberar a massa da estátua que, em sua mente, estava contida ali, a mente coletiva dos cidadãos de Todi devem ter concebido os volumes espaciais das duas quadras como entidades abstratas, e então trazido-as para a existência através da construção de edifícios individuais durante muitos anos, o que gradualmente definiu suas bordas. (BACON, 1976, p. 95, tradução nossa)

A influência e ressonância dessa praça não se encerrava em si mesma, mas se estendia por toda a cidade, ultrapassando até mesmo seus muros e conectando o centro da cidade com o campo ao seu redor. Seu centro, com as sobreposições das fachadas dos edifícios, acentuava a dimensão urbana do coração da cidade, sendo possível reconhecer em Todi a qualidade das cidades medievais em transformar sua forma em uma unidade claramente visível. A chegada na cidade e a caminhada desde o portão até a praça central se realizava numa sequência de experiências espaciais. Bacon (1976, p. 96, tradução nossa) descreveu suas visões da caminhada pela cidade: “A rua é curva, assim alguém vê primeiro um estreito fuste de espaço focado na abertura central da catedral. No ponto de entrada do espaço da praça menor com sua espetacular vista através do campo, o espaço da *loggia* arcada sob o *Palazzo del Popolo* torna-se dominante.”

Para esse autores, os antigos se preocupavam com a unidade que os espaços livres poderiam formar junto às experiências que suscitavam em seus habitantes, por isso tomaram um especial cuidado com o seu desenho urbano. Sitte (1992) escreveu sobre os princípios artísticos que dominavam o tratamento desses espaços para além de suas questões técnicas de realização. Disso derivava o seu elogio à rua curva e estreita, que não permitia que sua totalidade fosse vista de uma só vez, mas propiciava o efeito pitoresco do descortinamento

de novas perspectivas a cada inflexão. Este mesmo efeito era observado na tentativa de se construir aberturas e fechamentos de praças. As modestas dimensões e a sensação de domínio também importavam para criar espaços que possuísem a escala do pedestre, criando uma atmosfera acolhedora e se afastando da doença moderna da *agorafobia* - ou o medo e desconforto de estar em espaços muito amplos e abertos.

Para Camille Martin (MARTIN *apud* SITTE, 1992), era importante que a rua possuísse um espaço fechado, sem que o olhar pudesse perder-se no infinito, evitando esse desconforto dos espaços muito abertos e proporcionando um ambiente no qual o pedestre se sentisse à vontade. Era preciso dar variedade para o aspecto das ruas a fim de gerar um cenário pitoresco. Para isso, os antigos valiam-se de muitos recursos; evitava-se, por exemplo, as intersecções de ruas em ângulos retos, e também o cruzamento de várias artérias em um mesmo ponto. Para interromper longas perspectivas eles podiam deslocar o eixo de uma rua ou mesmo quebrá-lo com uma praça ou quadra; o posicionamento de um arco na rua também ajudaria nesse quesito. [il. 1.16]

Martin (MARTIN *apud* SITTE, 1992) deu como um exemplo dessa tradição de pensamento urbanístico a cidade de Bruges, na Bélgica, que conservou grande parte de seu antigo plano. No século XIV ela possuía cerca de 200 mil habitantes, um número grande para a época; sua circulação e tráfego deveriam assim serem notáveis. A *Rue des Pierres* era um exemplo do agradável efeito provocado por sua linha ondulada, que proporcionava uma sempre variada vista de suas fachadas. [il. 1.17]

*Aqui esta abertura é atenuada pela torre da catedral de Saint-Sauveur, que limita a rua de uma maneira grandiosa. Quando nos viramos, nosso olhar também é atraído pelo campanário do Mercado Municipal, que dá à rua sua conclusão do outro lado. Este caráter bem particular que essas duas torres imprimem à Rue des Pierres deve-se, em primeiro lugar, à sua curvatura. Tanto uma como outra surgem de cima dos tralhos e surpreendem o olhar por sua aparição súbita. [...] A intenção de se mostrar um edifício destacado ou um espetáculo da natureza é a razão de ser de muitas das curvaturas de ruas antigas. (MARTIN *apud* SITTE, 1992, p. 189)*

A rua curva provocava um efeito pitoresco mesmo quando não havia edifícios notáveis ou belas praças em qualquer de suas fachadas, como era o caso da rua do *Marché aux poulets* em Bruxelas. O renascimento, no entanto, retomaria as formas retilíneas e regulares. [il. 1.18]

A RUA COMO ESPAÇO DE IDENTIDADE: PARIS EM EBULIÇÃO

O século XIX foi um século de complexidade, no qual se observou tanto uma continuidade da cidade clássica e barroca quanto o surgimento de novas tipologias urbanas que iriam preparar o terreno para a cidade moderna. O século caracterizou-se pela industrialização

e por modificações sociais advindas das grandes revoluções do século XVIII, como o surpreendente crescimento demográfico e a transferência da população do campo para as cidades. Esse aumento do número de cidadãos fez as cidades se transformarem rapidamente pela necessidade das novas exigências do funcionamento capitalista do período, como os arranjos infraestruturais de estradas, canais e linhas férreas, além de maior número de habitações para abrigar a força de trabalho.

O século, porém, não provocou uma ruptura com a composição da morfologia urbana tradicional. Para Lamas (2004, p. 203), a relação entre os elementos como ruas, praças e edifícios permaneceu sob as mesmas regras, mudando apenas a dimensão, escala e forma geral da cidade: “[...] a cidade deixa de ser uma entidade física delimitada para alastrar pelo território, dando início ao aparecimento de ocupações dispersas e à indefinição dos perímetros urbanos.” Os espaços característicos da cidade medieval, como as ruas estreitas e sinuosas, as praças fechadas e reduzidas, formando importantes espaços de convívio, foram modificados pela mudança de escala da cidade. A imagem da cidade medieval como uma totalidade, com a unidade de seus espaços cheios e vazios, teve seu fim após a destruição das muralhas e a expansão periférica desordenada e fragmentada. A abertura espacial, fora das regras da perspectiva, junto ao avanço dos meios de transporte, possibilitaram uma ocupação periférica de baixa densidade construtiva. Os núcleos urbanos antigos e medievais, com suas ruas estreitas e casas compactas, sofreram diversas transformações com essa expansão metropolitana; as classes mais abastadas mudaram-se para enclaves suburbanos, enquanto as mais pobres ocuparam o centro ou zonas periféricas intermináveis. Para Lamas (2004, p. 206), os tecidos urbanos resultantes do desenvolvimento suburbano eram muito diferentes da morfologia dos núcleos das cidades; nos novos espaços urbanos “A rua passa a ser um mero percurso. A «praça» deixa de ser um espaço reservado ao encontro, à vida social e, pela falta de utilização, transforma-se num simples largo.”

Paris, ao longo do século XIX, sofreu esse processo de apagamento das referências urbanísticas herdadas da comuna medieval através de inúmeros desmontes e obras urbanas. Após o século XVI, a cidade passou por um processo de expansão e crescimento populacional até chegar à dimensão da metrópole que se tornou no século XIX. Durante essa transição, no século XVII, a crise da Renascença fez surgir novos métodos de projeto urbano. Durante o reinado de Luís XIV, Paris recebeu uma série de intervenções urbanas que foram retomadas numa escala ainda maior pelo Barão Haussmann no século XIX. Os jardins franceses se tornaram uma referência de paisagens simétricas e regulares, com perspectivas até a linha do horizonte, criando eixos de simetria e extensos panoramas. Paris tornou-se uma cidade aberta com a substituição das fortificações por uma coroa de avenidas arborizadas - os bulevares - que passaram a demarcar a nova periferia. Após o período de grande efervescência popular e revolucionária de 1848, ocorreu um reestabelecimento da intervenção pública na cidade. Para Benevolo (2011), instaurou-se assim um novo ciclo de reformas que possuíam uma destacada importância no sentido da constituição de uma

urbanística neoconservadora.

A experiência de Paris foi pioneira, servindo como referência para muitas outras cidades europeias. Os chamados *grand travaux* se iniciaram em 1852 com Napoleão III assumindo o controle dos trabalhos urbanísticos; com a nomeação de Georges-Eugène Haussmann na prefeitura do Sena, este se encarregou de liderar as reformas urbanas, embora seu plano complementasse um desenvolvimento já em curso no ambiente urbano. Todavia, com Haussmann ocorreu um aumento da escala das reformas, além de se alterar o modo de pensar a cidade. Uma passagem de Dubech e D'Espezet em Walter Benjamin (2009) expôs três fatos que motivaram as transformações de Paris. [il. 1.19]

O primeiro seria estratégico, com a mudança do sistema viário da cidade tradicional pelo alargamento do centro, substituindo as ruas estreitas e sinuosas por avenidas amplas e retas, o que rasgaria os bairros insalubres para a entrada de ar e luz. Tratava-se da abertura de Paris, não apenas à salubridade, em uma visão higienista, mas também à circulação das tropas militares e dos fluxos de circulação. Assim se evitaria o que aconteceu durante as revoltas de 1830 e 1848 e também na grande revolução de 1789, quando os movimentos revolucionários que nasceram nos bairros da velha Paris usaram as estreitas ruas, mais fáceis de se construir barricadas, como posições de defesa. Os bulevares amplos e retos não apenas impediam a formação das barricadas como facilitavam o descarregamento da artilharia nos revolucionários. Tratava-se de um novo método de manutenção da ordem. [il. 1.20]

As ruas Saint-Denis e Saint-Martin são as grandes artérias desse bairro, abençoadas pelos agitadores. A guerra das ruas era aí de uma facilidade deplorável, bastava arrancar o calçamento, amontoar os móveis das casas vizinhas, as caixas do merceiro; se necessário, um coche que passava era detido, oferecendo-se galantemente a mão às damas: foi preciso demolir as casas para dar fim a essas Termópilas. A linha de frente avançava a descoberto, pesadamente equipada e carregada. Um punhado de insurrectos atrás de uma barricada mantinha em xeque um regimento. (DUBECH; D'ESPEZEL apud BENJAMIN, 2009, p. 171)

O segundo fato se referia à expansão urbana, fazendo com que o Barão Haussmann se debruçasse sobre questões de infraestrutura. A cidade possuía mais de um milhão de habitantes e chegara à condição de metrópole, o que exigiu a realização de obras tanto de serviços primários, como aqueduto, esgoto, iluminação, rede de transportes, como de serviços secundários, ou seja, parques públicos, escolas, hospitais, prisões, quartéis etc. No tocante ao sistema viário, além da noção estratégica de abrir a antiga estrutura de ruelas para a circulação, a expansão das estradas de ferro pela Europa e a numerosa massa de passageiros que passou a circular pela cidade fez com que as estações ferroviárias se transformassem em portas de entrada da cidade, descarregando nelas um grande número de estrangeiros. Dessa maneira, era preciso fazer a ligação entre essas e o coração da cidade, bem como descongestionar a ambos. (BENJAMIN, 2009)

As estradas de ferro, no entanto, existiam; elas lançavam todos os dias, em Paris, torrentes de viajantes que não podiam nem se alojar em nossas casas, nem circular em nossas ruas tortuosas. / ... Ele [Haussmann] demoliu bairros; poder-se-ia dizer, cidades inteiras. Clamava-se que ele traria a peste; ele deixava clamar e nos dava, ao contrário, com suas inteligentes escavações, o ar, a saúde, a vida. (SIMON apud BENJAMIN, 2009, p. 167)

O terceiro fato derivava da concepção de tornar as novas vias retilíneas em eixos perspécticos aos monumentos, o que realçaria a grandiosidade da cidade de Paris. O Barão de Haussmann estendeu-a ainda espacialmente até os subúrbios, anexando à cidade uma série de comunas periféricas ao criar a nova divisão dos vinte *arrondissements*, sendo mais um dos motivos do plano das novas vias.

Novas artérias fariam comunicar o coração de Paris com as estações e as descongestionariam. Outras participariam do combate travado contra a miséria e a revolução; seriam vias estratégicas, atingindo os núcleos de epidemias, os centros de rebelião, permitindo, com a vinda do ar puro, a chegada do exército, ligando, como a rua Turbigo, o governo às casernas e, como o Boulevard Prince-Eugène, as casernas aos subúrbios. (LARONZE apud BENJAMIN, 2009, p. 169)

Todavia, a destruição do antigo centro pelas reformas só foi possível graças a um discurso que pregava a miséria e insalubridade desses espaços. Não por acaso, a abertura das novas ruas dentro desse tecido reduzido foi chamada de *percement*, ou perfuração. Entretanto, as obras também estavam associadas a um aspecto grandioso ao dar à capital os ares e a imagem da modernidade que, para Benevolo (1995, p. 201), “[...] será um deleite para todo o mundo civil durante três quartos de século.”

AS RUAS E A MALHA URBANA: O RASGO NO TECIDO DA CIDADE ANTIGA E A EXPERIÊNCIA DA AVENIDA NA METRÓPOLE

As novas ruas e a nova morfologia urbana surgidas com as reformas de Haussmann foram um dos principais legados desse período em Paris. A nova rua oitocentista⁴ destruiu a rua medieval, alargando os antigos caminhos, reconstruindo as fachadas e substituindo a malha irregular por um desenho regular. O ordenamento do espaço urbano parecia seguir a tradição renascentista do desenho perspéctico em grande escala dos dois séculos passados.

No século XIX, no entanto, principalmente em sua segunda metade, formou-se um novo campo disciplinar da urbanística com esse acúmulo de experiências técnicas dos projetos e construções urbanas elaboradas nesse período. Muito se realizou em tentativas de acerto e erro, sem uma sistemática de projeto; repetiam-se as fórmulas geométricas da tradição barroca no ambiente da cidade industrial que já era bastante diferente daquele dos séculos

⁴ A forma física das avenidas abertas por Haussmann, amplas e retas, e das regulamentações empregadas nos edifícios que a compunham, descendia de uma tradição urbanística anterior - renascentista e barroca; para Mumford (1998, p. 399): “A avenida é o símbolo mais importante e o fato capital no que diz respeito à cidade barroca.” No entanto, a novidade apontada aqui refere-se à inédita cena urbana e experiência da modernidade proporcionadas por essas novas ruas da inaugural metrópole parisiense.

XVI e XVII. Desse modo, em contato com novos problemas urbanos, os desenhos e projetos mostravam um caráter novo. Para Benevolo (1995, p. 201), “A nova classe dirigente [...] espera que essa tradição, há muito tempo associada ao poder, legitime as suas fortunas recentes e [...] prefere abertamente esse mundo de formas, simplificadas e banalizadas por dois séculos de repetições convencionais.”

Porém, a necessidade das inovações tecnológicas e a busca de uma imagem moderna não permitiram que a Paris de Haussmann tivesse uma expressão mais barroca que oitocentista. Apesar da manutenção do sistema de perspectivas nos traçados, quarteirões, ruas e praças, outras inovações espaciais iriam enriquecer a estrutura urbana com parques, passeios públicos e bulevares.

A quadrícula, a geometria, o traçado regular e a perspectiva barroca são abundantemente utilizados, sistematizados e melhorados, produzindo o apogeu da morfologia tradicional. [...] O quarteirão torna-se um processo sistemático e elaborado, com aperfeiçoamentos e melhorias. Serve para organizar o loteamento e o crescimento rápido, em que se torna necessário construir depressa e em grande quantidade. Serve também como elemento de composição e de arte urbana em que a repetição exaustiva é justificada por uma estética já influenciada pela produção em série e pela mecanização. (LAMAS, 2004, p. 204)

Entre os feitos de Haussmann para o sistema viário estava a configuração dos eixos norte-sul e leste-oeste, que se cruzavam na *Place du Châtelet*, a formação de um sistema com diversos bulevares, a reorganização de grandes cruzamentos com o *carrefour* - uma espécie de praça-rotatória, com exemplos como a *Étoile*, *Alma*, *Opéra*, *Madeleine* e *Trocadéro*. Caracterizou-se assim um plano viário de grande porte baseado principalmente no cruzamento central e em anéis viários. (BENEVOLO, 2011)

Os críticos, entretanto, disseram que Haussmann se preocupava muito pouco com o legado histórico da cidade, demonstrando a este certo desprezo; conhecido como o artista demolidor, ele passou por cima de bairros inteiros com suas novas ruas, avenidas e bulevares, derrubando tudo em sua passagem com o intuito de trazer ar e vida para a cidade insalubre. Para Dubech e D’Espezel (*apud* BENJAMIN, 2009), ele criou uma cidade projetada e artificial, com vias muitas vezes sem beleza ou utilidade e trajetos pouco importantes. [il. 1.21]

Apesar de sua megalomania teórica, em lugar algum, na prática, ele viu com largueza, em lugar algum previu o futuro. A todas as suas perspectivas falta amplitude, todas as suas vias são estreitas demais. Sua visão foi grandiosa, mas não grande, nem justa, nem de longo alcance. (DUBECH; D’ESPEZEL apud BENJAMIN, 2009, p. 173)

A importância dos bulevares era inegável. Vistos também como monumentos, essa tipologia de traçado foi o grande módulo de composição urbana, superando o quarteirão, que se tornava um elemento residual da combinação do antigo traçado com as novas avenidas de Haussmann; assumindo variadas formas irregulares e compacidade, aproximava-se do

bloco. Segundo Lamas (2004), a estrutura interna dos quarteirões passava a seguir a lógica do reparcelamento cadastral, com regras consequentes das formas triangulares e também do processo de gestão e financiamento utilizado. [il. 1.22]

Para Bacon (1976), esse modo de expandir e modificar a cidade através da construção de eixos axiais foi dominante no posterior desenvolvimento de Paris. Ao considerar o Sena como uma coluna central, o *Champ de Mars* e a esplanada dos *Invalides* seriam exemplos dos eixos que se desdobravam em ângulos perpendiculares, os quais se conectavam a outras extensões de bulevares, como a *Champs-Élysées*. Essa rede viária metropolitana se expandiu ainda mais com os novos bulevares e avenidas, realçando a centralidade da *Île de la cité* de Paris, mesmo após outras expansões da cidade em períodos subsequentes. [il. 1.23]

As novas ruas de Paris voltaram a se referir às ruas de Sisto V, do Barroco, esbanjando amplitude e retidão, principalmente quando comparadas às antigas ruas medievais; no entanto, tornaram-se o lugar de novas experiências urbanas. Essas sensações também se associavam ao aumento do volume do tráfego, que exigiam maiores larguras, além de discriminar os pedestres. A retidão possibilitava maior velocidade, e acompanhava o aceleração do ritmo da vida metropolitana. Dubech e D'Espezel (*apud* BENJAMIN, 2009, p. 172) criticaram os bulevares de Haussmann dizendo que “[...] nenhuma de suas grandes vias retas tem o encanto da curva magnífica da *Rue Saint-Antoine* [...]”. Nesta mesma obra de Benjamin, entretanto, encontra-se um poema em defesa da nova Paris:

De que lado você as censura?...
Graças à linha reta, circula-se à vontade,
Evita-se o choque com mais de um veículo,
Ao mesmo tempo, quem tem bons olhos desvia-se
Dos tolos, dos que pedem empréstimos, dos cobradores, dos chatos.
Enfim, cada transeunte, agora, na rua,
Já de longe, ou foge ou cumprimenta seus iguais.
(BARTHÉLEMY apud BENJAMIN, 2009, p. 185)

Nas últimas estrofes nota-se a nova experiência urbana da modernidade, que teve no boulevard haussmanniano a sua teatralização - o encontro com o desconhecido, a multidão que invadiu as ruas das cidades. Eis a experiência do *flâneur*, facilitada pelos *grands travaux* que abriram os passeios pelas galerias e bulevares. Haussmann construiu largas calçadas, embelezou as fachadas, arborizou praças, elevando o *status* das principais ruas da cidade a lugares de passeio e convívio. Para Benjamin (1989), “[...] a rua se torna moradia para o *flâneur* que, entre as fachadas dos prédios, sente-se em casa tanto quanto o burguês entre suas quatro paredes.”

Associada à simetria e regularidade, a escala monumental dificultava a percepção de unidade e fechamento. Os bulevares, frequentemente extensos - como o de *Strasbourg* com seus dois quilômetros e meio - ou também muito largos - como a *Champs-Élysées* com seus 71 metros, não conseguiam delimitar a perspectiva ou estabelecer uma conexão visual entre os edifícios de ambos os lados da rua. No caso da *Place de l'Etoile*, as doze fachadas

de Hittorf distavam 250 metros uma da outra, dificultando a distinção entre as proporções e as dimensões dos elementos urbanos. A repetição das fachadas de Percier e Fontaine no prolongamento da *Rue de Rivoli* é outro exemplo, agora com a característica da seriação. [il. 1.24]

Com tamanha dimensão espacial da rua e a percepção de afastamento e desmembramento dos edifícios que a emolduravam, os elementos que compunham sua cena urbana passaram a ser aqueles mais efêmeros, como a multidão de pessoas e o grande fluxo de veículos. Assim, tornava-se um ambiente em permanente mudança, que foi muito bem retratado pelos pintores do Impressionismo, como Monet, com seus quadros de vistas superiores dos bulevares parisienses, sempre apinhados de gente. Para Benevolo (2011), aqui começou o conceito moderno de ambiente urbano aberto e contínuo, em contraposição ao medieval e fechado.

AS RUAS E OS EDIFÍCIOS: O ESPAÇO PRIVADO SE AFASTA DO ESPAÇO PÚBLICO

As reformas de Haussmann tinham a intenção de adaptar a cidade antiga à modernidade; o expressivo aumento no número de habitantes da metrópole parisiense sobrecarregou o aparato urbano ao adensá-lo, congestionando a estrutura ainda remanescente do período medieval, com suas ruas estreitas e sinuosas. Ao alargar as avenidas principais e traçá-las com surpreendente retidão, uma nova relação entre edifícios e espaços livres foi criada. [il. 1.25]

Os espaços livres e construídos da cidade medieval possuíam uma relação intrínseca e não tão bem delineada, com esses espaços se confundindo e se misturando. As reformas de Haussmann e o advento da Paris moderna faziam parte do processo de transformação da cidade, na qual esses ambientes estavam cada vez mais separados e delimitados.

Os ambientes privados e públicos - até agora sempre ligados e misturados - na cidade burguesa se tornam contrapostos entre si: de um lado, as casas, os laboratórios, os estúdios, os escritórios, o mais possível isolados entre si, onde pode-se imaginar penetrar somente por meio de magia, com a ajuda de um demônio que descubra os telhados [...]. Do outro lado, há a "calçada", a "via pública", onde cada um se mistura necessariamente com todos os outros e não é mais reconhecido. Todas as diversidades e as excentricidades dos indivíduos e dos grupos podem ser cultivadas no labirinto dos ambientes internos, ao passo que se perdem ao sair para a rua, onde uma multidão de pessoas se encontram e se ignoram entre si. (BENEVOLO, 2011, p. 595)

Essa rígida divisão entre espaços cheios e vazios que a cidade passou a experimentar modificou o sistema ruas-fachadas-edifícios da cidade medieval, que garantia uma relação mais estreita e próxima entre esses espaços. As intervenções de Haussmann submeteram a arquitetura dos edifícios ao controle construtivo. Em 1859, criou-se um novo regulamento para as edificações que estabelecia as alturas permitidas com relação à largura da rua,

alinhando os gabaritos aos edifícios adjacentes, além de criar regras para as saliências das fachadas e estabelecer homogeneidade estilística. Sua intenção era criar uma unidade nas novas ruas da cidade, como no protótipo das *ordennances* ou disposições utilizadas na *Place Royale*.

Ainda que não se tenha utilizado o alto nível de seriação das fachadas de Percier e Fontaine na *Rue de Rivoli*, por exemplo, buscou-se construir uma unidade no desenho; sua organização, seus materiais construtivos, seus elementos compositivos, tudo foi observado e coube à regularização. Para Lamas (2004), esse cuidado foi responsável pela alta qualidade formal da cidade, mostrando força e coerência arquitetônicas. Benevolo (1976) afirmou que, no tocante à proporção entre largura da rua e altura dos edifícios, o regulamento estabeleceu que em ruas de 20 metros ou mais de largura, a altura das casas deveria ser igual à largura da rua; nas ruas de menores dimensões, a altura poderia ser maior que a largura, até atingir uma vez e meia essa metragem. [il. 1.26] [il. 1.27]

Essa relação do edifício, espaço privado, com o espaço público da rua também era bastante influenciada pelo tipo de implantação do edifício no lote. A casa alinhada na testeira do lote, estabelecendo uma forte relação com a rua, foi a tipologia predominante até então, de modo que sua preponderância na parte mais antiga da cidade, o núcleo central, era demasiado evidente. Essa relação entre rua e edifício beneficiava o comércio, que podia se estabelecer nos andares térreos, em uma relação mais direta com o espaço público. Segundo Lamas (2004), os quarteirões triangulares, bastante utilizados por Haussmann, permitiam um grande aproveitamento das frentes de uma superfície dada, bem como um maior número de esquinas, consideradas posições valiosas. [il. 1.28] [il. 1.29]

Enquanto isso os andares superiores abrigavam as residências, que, por participarem mais ativamente da agitada cena urbana, podiam sofrer com a exposição aos ruídos e intromissões, bem como com a falta de ar e de luz. Com a intenção de evitar esses problemas, alguns edifícios começaram a se afastar da rua, mudando sua implantação dentro do lote para buscar um maior isolamento. O jardim, antes privilégio das classes mais abastadas, como nos casos das *villas*, começou a aparecer como um elemento de embelezamento e que auxiliava, ao circundar a casa, em sua separação dos espaços ao redor. [il. 1.30]

No caso dessa tipologia, no entanto, comprometia-se a vitalidade do espaço público, e abandonava-se o modelo do quarteirão medieval. Ao situar-se no meio do lote e envolver-se de jardins, a casa deixava de estar em contato com a rua. Segundo Lamas (2004), a fachada que antes se relacionava com esta foi substituída pelo muro, que passou a ser a membrana de separação entre o espaço público e privado. Assim, tal tipologia também impossibilitava o uso misto do solo por não ser interessante para fins de comércio, ficando quase que restrita a áreas residenciais. Esse novo momento de transformação da morfologia tradicional e de modificação do habitar antecede as rupturas ainda mais drásticas que a cidade moderna iria proporcionar.

A oposição entre essas duas tipologias de edifício e implantação no lote também estava ligada à expansão periférica que construía um tecido urbano bastante distinto daquele do centro da cidade. Nesses subúrbios aburguesados, os empreendimentos habitacionais eram de baixa densidade construtiva e demográfica em contraposição à concentração do núcleo central. Não havia mais uma compacta e homogênea unidade edilícia, que era em grande parte responsável por atenuar a segregação social, fazendo coexistir no mesmo espaço da cidade, por vezes até no mesmo edifício - aristocratas, burgueses e proletários. Os trabalhos de Haussmann contribuíram para uma divisão social do espaço, ao passo em que a residência individual com jardim tornou-se acessível a uma parcela da burguesia que podia se deslocar do centro para bairros mais afastados, principalmente do lado ocidental de Paris, próximos ao *Bois de Boulogne*. Já os proletários se viram expulsos após as novas vias rasgarem os antigos quarteirões medievais, forçando-os a se deslocarem para os bairros orientais. O *bulevar Sebastopol* tornou-se o divisor da Paris rica e pobre.

Essa expansão da cidade aconteceu em novos moldes de urbanização. A preocupação com a arte construtiva foi substituída pela especulação fundiária. Os loteamentos desenvolveram a cidade apenas preparando o terreno para o investimento e posterior construção, sem organizar o espaço urbano e sem se preocupar com a vida urbana. O cuidado com o espaço coletivo foi substituído pela qualidade do espaço privado, diminuindo a qualidade arquitetônica quando se passava do espaço da casa para a rua. Segundo Lamas (2004), a partir desse período a principal tarefa do urbanismo passou a ser a mediação entre os conflitos de interesses públicos e privados, buscando impedir a especulação fundiária sem sucesso, o que transformou de modo significativo a produção da forma urbana.

Entre os elementos da Paris moderna que marcaram essas novas relações urbanas, pode-se citar também o fenômeno das galerias que, segundo Benjamin (2009), possibilitou a *flânerie*. As galerias eram passagens através do bloco de lojas, cobertas de vidro e revestidas de mármore para ostentar o luxo industrial crescente da metrópole; “Em ambos os lados dessas galerias, que recebem a luz do alto, alinham-se as lojas mais elegantes, de modo que tal passagem é uma cidade, um mundo em miniatura.” (BENJAMIN, 2009, p. 40). Elas eram um meio termo entre a rua e o edifício, o exterior e o interior, o público e o privado. O *flâneur* deambulava pelas galerias, conversando e fumando, sentindo-se tão a vontade quanto se sentiria no interior de sua casa; diz-se mesmo da habilidade que os parisienses tem em habitar suas ruas, transformando-as em *intérieur* (BENJAMIN, 2009).

As galerias surgiram por volta da década de 1830 e duraram até o final do século. Sua extinção foi, em grande parte, devida à valorização de grandes perspectivas abertas ao ar e à luz: “As passagens têm um grande defeito para os parisienses modernos; pode-se dizer delas como de alguns quadros com perspectivas sufocadas: falta-lhes ar.” (CLARETIE *apud* BENJAMIN, 2009, p. 162). Outro elemento urbano afetado foi o pórtico, muito usado na cidade medieval, mas que tornou-se escasso na cidade moderna na medida em que a

regularização da rua buscava diminuir as saliências e reentrâncias. Para Calabi (2008), por motivações de cunho higienista, climático ou de segurança pública, muitas das ruas que passavam por debaixo de edificações ou por dentro das quadras foram fechadas para eliminar os velhos pórticos, privatizando essas partes do solo público.

AS RUAS E OS ESPAÇOS LIVRES: O BULEVAR COMO AVENIDA-PARQUE, LUGAR DE PASSEIO

Pode-se pensar em três tipologias de espaços livres criados por Haussmann: o bulevar; os parques públicos, como o *Bois de Boulogne* e o *Bois de Vincennes*, organizados à maneira do jardim inglês; e a tipologia da praça como lugar de confluência de vias, criada como arranjo de vários traçados (LAMAS, 2004). Havia, assim, uma hierarquização dos espaços livres, que iam desde as áreas verdes de bairros até os grandes parques que serviam a cidade toda, passando pelo intermédio dos bulevares.

Dentre as variadas razões que motivaram a construção dos bulevares, a abertura ao tráfego proporcionada por eles precisa ser destacada. Sua invenção, uma rua demasiada ampla, reta e extensa, cuja escala contrastava de forma drástica com a antiga malha medieval, visava abrir o centro da cidade à livre circulação dos fluxos. Seu revestimento feito em macadame⁵ não era o melhor para os pedestres, mas era ótimo para que os cavalos das carruagens alcançassem altas velocidades. O bulevar cumpriu seus propósitos circulatórios para além das expectativas: não apenas o trânsito de veículos pôde aumentar sua velocidade, como seu volume crescera vestiginosamente. A experiência do tráfego havia sido modificada para todos na cidade, e esse novo tráfego moderno modificara o espaço.

No entanto, essa não foi a única motivação da construção dos bulevares. Outra razão seria fazer dessas ruas locais que abrigassem uma intensa vida urbana. Os escritos de Marshall Berman (2007) na década de 1990 constataram que a modernização da cidade tradicional começou com o bulevar parisiense que “[...] franqueou toda a cidade, pela primeira vez em sua história, à totalidade de seus habitantes.” (BERMAN, 2007, p. 145). Tratava-se de lugar de abrigo da vida moderna e de uma outra qualidade de experiência urbana, lugar não apenas para os veículos atravessarem o centro, mas para os pedestres aproveitarem o passeio, com largas calçadas, bancos para descansar e observar o movimento, vitrines para se olhar, comércio para compras, cafés e restaurantes para maiores permanências ao longo do dia, intensa arborização para um clima agradável, grandes perspectivas encerradas em monumentos para dramáticos efeitos visuais. Um lugar atrativo para as pessoas, propício para os encontros, que criou uma cena urbana inédita na história das cidades e do urbanismo.

Os bulevares de Napoleão e Haussmann criaram novas bases – econômicas, sociais, estéticas – para reunir um enorme contingente de pessoas. No nível da rua, elas se enfileiravam em frente a pequenos negócios e lojas de todos os tipos e, em

⁵ Técnica de revestimento desenvolvida pelo engenheiro John Loudon McAdam, no século XIX.

cada esquina, restaurantes com terraços e cafés nas calçadas. Esses cafés, como aquele onde os amantes baudelairianos e a família em farrapos se defrontaram, passaram logo a ser vistos, em todo o mundo, como símbolos de la vie parisienne. As calçadas de Haussmann, como os próprios bulevares, eram extravagantemente amplas, juncadas de bancos e luxuriosamente arborizadas. Ilhas para pedestres foram instaladas para tornar mais fácil a travessia, separar o tráfego local do tráfego de longa distância e abrir vias alternativas para as caminhadas. Grandes e majestosas perspectivas foram desenhadas, com monumentos erigidos no extremo dos bulevares, de modo que cada passeio conduzisse a um clímax dramático. Todas essas características ajudaram a transformar Paris em um espetáculo particularmente sedutor, uma festa para os olhos e para os sentidos. Cinco gerações de pintores, escritores e fotógrafos modernos (e, um pouco mais tarde, de cineastas), começando com os impressionistas em 1860, nutrir-se-iam da vida e da energia que ecoavam ao longo dos bulevares. Por volta de 1880, os padrões de Haussmann foram universalmente aclamados como o verdadeiro modelo do urbanismo moderno. (BERMAN, 2007, p. 181)

Na Paris medieval as calçadas eram tão estreitas e diminutas que não comportavam a separação dos pedestres e veículos; as largas calçadas de Haussmann deram espaço para o exercício da *flânerie*, que encontrou no bulevar sua máxima expressão. A prática, segundo Benjamin (2009, p. 465), se tornou um emblema de Paris: “[...] a cidade é o autêntico solo sagrado da *flânerie*.” Pierre Larousse (*apud* BENJAMIN, 2009) falou sobre os *flâneurs* de bulevares, que se acomodavam no apinhado espaço das calçadas, olhando as vitrines, observando os consumidores sentados nos cafés, atentos a toda a cena urbana que se desenrolava nas avenidas. Os bulevares eram bem mais generosos nas dimensões dos passeios do que o praticado nas ruas convencionais, e esses em geral possuíam diversos equipamentos urbanos, além de fartas fileiras de árvores.

No entanto, para Berman (2007), essas duas razões de ser dos bulevares mostraram-se conflituosas. As multidões de pessoas passeando pelas calçadas tinham sua integridade ameaçada pelas velozes multidões do tráfego que ocupavam os leitos carroçáveis. A inédita vida urbana que desabrochava nos bulevares precisava sobreviver em meio ao caos e aos perigos oferecidos pelas carruagens, e mais tarde automóveis, que também reclamavam esse novo espaço moderno da cidade para eles: “O homem moderno arquetípico é o pedestre lançado no turbilhão do tráfego da cidade moderna, um homem sozinho, lutando contra um aglomerado de massa e energia pesadas, velozes e mortíferas.” (BERMAN, 2007, p. 190).

O significado das grandes artérias de Haussmann ficou evidente em sua capacidade de conectar a velha Paris com a nova, permitindo que esta penetrasse naquela, ao mesmo tempo que preservava seu caráter. Haussmann teria recuperado a forma da avenida e do bulevar concebida por Luís XIV. Formou-se assim uma cidade cuja unidade era clara; pode-se pensar que o barão não a destruiu, mas a complementou, formando nela um conjunto. Apesar dessa perspectiva dos bulevares e da *flânerie*, muitas críticas foram feitas sobre a nova cidade resultante das reformas. Dubech e D’Espezet (*apud* BENJAMIN, 2009) criticaram a perda de uma Paris formada por um caleidoscópio de inúmeras outras cidades menores, substituída por uma metrópole artificial na qual o parisiense não mais se reconhecia. Victor

Fournel apresentou semelhante crítica:

Do Faubourg Saint-Germain ao Faubourg Saint-Honoré, do quartier latin às imediações do Palais-Royal, do Faubourg Saint-Denis à Chaussée-d'Antin, do Boulevard des Italiens ao Boulevard do Temple, parecia que se passava de um continente a outro. Tudo isso formava na capital como outras tantas pequenas cidades distintas [...] e, entretanto, unidas umas às outras, por uma multidão de nuances e transições. Eis o que se está agora apagando ... rasgando por todo lado a mesma rua geométrica e retilínea, que prolonga, numa perspectiva de uma légua, suas fileiras de casas, sempre iguais. (FOURNEL apud BENJAMIN, 2009, p. 185)

As descrições dos boulevares a seguir foram feitas a partir dos escritos de Allan Jacobs (1995) em sua obra *Great Streets*, e ilustradas por seus desenhos. Apesar de se tratar de uma descrição mais atual desses espaços, elas contribuem para formar uma imagem das características desses lugares e sugerir as sensações e experiências que eles suscitam em seus transeuntes, mostrando como uma rua pensada no longínquo século XIX ainda fala aos seus habitantes com quase os mesmos elementos e características de desenho.

O *boulevard Saint-Michel* corre norte-sul, começando na Ponte *Saint-Michel* que atravessa o Sena na *Île de La Cité* e termina na transição do *Boulevard Port-Royal* para o *Boulevard du Montparnasse*, ao sul do Jardim de *Luxembourg*; totalizando aproximadamente 1,7 quilômetros. Possui 30 metros de largura, bastante similar ao *Boulevard Sébastopol* e outros de Haussmann. Seu leito carroçável central possui cerca de 14 metros de largura, com três ou quatro faixas de rolamento para os carros e uma faixa de ônibus, no sentido inverso. Suas calçadas possuem cerca de 7,5 metros, alinhadas por uniformes edifícios de cinco pavimentos mais sótão. (JACOBS, 1995) [il. 1.31] [il. 1.32] [il. 1.33]

As fileiras de árvores acontecem de ambos os lados da rua. Com copas amplas e frondosas, cria-se uma cobertura natural ao caminhar da calçada, que alterna entre momentos de profundas sombras com momentos de luzes naturais filtradas pelas folhas. Enquanto isso, as fachadas dos edifícios resplandecem com a luz do sol, e o interior das lojas e cafés mostram suas luzes artificiais, ajudadas por seus letreiros. Cria-se um jogo de luz e sombra e uma admirável sensação de noite e dia.

Enquanto os andares superiores das construções são ocupados por apartamentos residenciais, os térreos abrigam todo tipo de lojas e cafés, que expõem na calçada seus produtos à venda, ou nela colocam suas mesas e cadeiras afim de abrigar seus consumidores. As fachadas envidraçadas dessas lojas chamam a atenção do transeunte e o convida a se demorar um pouco mais. Essa combinação, das luzes e das lojas, são as principais atrações do bulevar, e são responsáveis por formar o alinhamento da rua. [il. 1.34]

Ainda que amplo, o espaço das calçadas pode parecer por ora insuficiente, dado o

número de atividades que nela ocorrem e o tanto de pessoas e equipamentos que a ocupam. Não há apenas uma grande quantidade de pessoas, como também um grande número de equipamentos urbanos, como bancos, quiosques, abrigos de ônibus, postes de luz, árvores, expositores, mesas e cadeiras. [il. 1.35]

De fato, segundo Jacobs (1995), o bulevar é atrativo em qualquer época do ano. Durante o inverno, quando o sol é bloqueado pelos edifícios mais facilmente, a perda das folhas das árvores compensa a luminosidade que adentra a rua, que não fica nem muito iluminada nem tão entregue às sombras.

O *boulevard Saint-Michel* é uma rua bem sucedida, para Jacobs (1995). Suas dimensões não tão amplas não permitem que ela tenha a magnitude de outros bulevares, mas talvez seja aí que resida seu sucesso; o espaço da calçada é bem aproveitado em sua totalidade, raramente aparentando estar vazio. Seu ambiente tem uma escala mais apropriada ao pedestre, o que torna o lugar agradável e convidativo para o passeio e também para a permanência.

Por sua vez, a avenida *Champs-Élysées*, uma das ruas mais famosas do mundo, é um dos símbolos dos grandes bulevares parisienses da época de Haussmann e serviu de modelo para muitos outros. A avenida é uma presença inigualável na cidade; com seus dois quilômetros de extensão e 70 metros de largura, seu tamanho é comparável, em escala, apenas com o rio Sena. [il. 1.36]

Correndo da *Place de la Concorde* até a *Place de l'Etoile*, e terminando no Arco do Triunfo, podemos separar dois trechos distintos da avenida. Um dos trechos vai do *Rond-Point* até a *Place de l'Etoile*. Seu leito carroçável corre uniformemente no centro da avenida, com cerca de 26,5 metros de largura, e abriga dez faixas de rolagem de automóveis, margeadas por fileiras de árvores rigidamente podadas. O Arco do Triunfo só marca sua presença quando bem próximo, antes encoberto da visão pelas árvores. Os edifícios lindeiros possuem uma altura uniforme que varia entre os 22,8 e 24 metros, e frequentemente projetam para a rua portas, janelas, cornijas e outros atrativos detalhes. [il. 1.37] [il. 1.38]

O outro trecho vai da *Place de la Concorde* até o *Rond-Point*. Formado por duas paisagísticas *promenades*, com uma faixa de tráfego intenso ao centro, as calçadas são mais largas, com cerca de 34 metros. As árvores estão em maior quantidade aqui, com três e quatro fileiras de cada lado e plantadas mais próximas umas das outras, o que contribui para formar um agradável bosque linear. Sua densa sombra proporciona uma caminhada confortável para o pedestre, que vez por outra pode optar por parar um pouco e sentar-se em um de seus bancos. Outros mobiliários urbanos compõem o espaço da calçada, como abrigos de chuva, bancadas, lavatórios e luzes. Devido a sua considerável largura, os edifícios não se integram em seu cenário; uma crítica já apontada aqui às ruas muito amplas de Haussmann. [il. 1.39]

Comparando um e outro trecho, é possível notar que o primeiro tem uma calçada

menos trabalhada, com menos mobiliários urbanos, e que oferece menos conforto para o pedestre devido a detalhes mal projetados, como o plantio de árvores ou a projeção dos cafés no passeio. Assim, podemos reparar como detalhes de projeto podem fazer uma grande diferença. A mesma rua, com quase a mesma secção, possui experiências bastante distintas em dois trechos determinados. Haussmann criou uma avenida que era para ser monumental, com perspectivas grandiosas, um símbolo para a cidade. Mas é preciso que, para além de sua magnificência, ela atenda bem a um de seus maiores propósitos: o caminhar e passear pela cidade. [il. 1.40]

A RUA FRAGMENTADA: O URBANISMO FORMAL E FUNCIONALISTA

Em finais do século XIX e começo do XX, após passar por transformações sociais e econômicas e por expressivo aumento demográfico, as cidades começaram a apresentar inúmeros problemas, constatando-se a necessidade de construção de um campo de estudo específico para as questões relativas ao urbano e ao seu planejamento. Com as cidades europeias atingindo grande complexidade estrutural, o Urbanismo constituiu-se como disciplina autônoma, “[...] síntese artística e técnica, do conhecimento e intervenção na cidade.” (LAMAS, 2004, p. 231). Até então, tratava-se mais de uma atividade empírica, muitas vezes extensão da própria arquitetura, do que de uma visão articulada sobre a cidade.

No nível institucional, criaram-se as primeiras leis urbanísticas que pretendiam regular o espaço urbano, com regras de salubridade, equipamentos e serviços, e regulamentar a gestão das cidades, com a criação da obrigatoriedade de se realizar planos urbanos. Isso influenciou o reconhecimento do papel do urbanista e teve efeitos no desenho das cidades até a Segunda Guerra Mundial.

Para Calabi (2015), a maior preocupação dessas leis e regulamentos era garantir as condições nas quais se proveria moradia para todos os habitantes da cidade, que não paravam de aumentar; no começo do século XX, o número de habitantes urbanos ultrapassava o número de habitantes rurais na Europa. Para além do crescimento demográfico, as cidades viviam uma nova situação de desenvolvimento urbano, caracterizado pela descentralização, no qual as indústrias mudavam-se para a periferia e com um crescimento dos subúrbios.

Foram particularmente significativas para a cultura urbanística posterior a lei holandesa de 1902 - a *Woningwet* - e a britânica de 1909 - a *Town and Country Planning Act*. Essa última permitia às autoridades desenvolver planos urbanísticos para áreas de expansão urbana, definindo seus espaços abertos e fechados, ruas e edifícios, infraestrutura etc. No entanto, poucos tinham habilidade para criar tal plano, o que levou a uma geração de novas competências urbanísticas (BENEVOLO, 1976).

As normas de zoneamento nasceram na Alemanha com o intuito de regular o

crescimento que as cidades enfrentavam com o desenvolvimento industrial e que resultava num aumento da concentração urbana. A questão da salubridade e higienização estava presente nesses regulamentos, que buscava melhorar a entrada de ar e luz nas edificações diminuindo a diferença entre a altura do edifício e a largura da rua, aumentando também pátios internos e priorizando as casas individuais. No nível teórico, houve tratados e investigações no campo do urbanismo, e o surgimento dos primeiros periódicos dedicados ao tema. Formou-se então uma prática urbanística da qual fazem parte muitos autores, entre eles, Raymond Unwin, Joseph Stübben e Camillo Sitte. Devido à importância que davam para a forma urbana, Lamas (2004) designou-lhes como pertencentes a um grupo intitulado de «urbanística formal». Foram eles os principais responsáveis pelo urbanismo europeu da primeira metade do século XX, com obras de grande notoriedade e influência.

A «urbanística formal», diferentemente da «urbanística funcionalista», não rompeu com a morfologia da cidade tradicional, mas deu continuidade a essa, incorporando novas questões e visões de outros campos disciplinares. A obra de Camillo Sitte - *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*, de 1889, foi bastante representativa desse grupo.

Outra importante obra que teve grande influência na cultura urbanística do período foi a de Ebenezer Howard, que primeiro publicou seu ideário em 1898 sob o título de *Tomorrow: a peaceful path to a real reform*, depois em 1902 com o título *Garden Cities of Tomorrow*. Como resposta aos problemas da cidade industrial do final do século XIX, Howard propôs um modelo de baixa densidade cuja ideia propagou-se rapidamente pela Europa, alcançando até mesmo algumas realizações parciais. Howard (2002) viu na descentralização da metrópole a solução para a questão do crescimento urbano, e propôs a construção de unidades autônomas, as quais uniriam as vantagens do campo com as vantagens da cidade, em um novo modelo de organização social e econômica.

No ideário da cidade-jardim as residências eram unifamiliares e havia um predomínio das áreas verdes, o que explicava a baixa densidade do modelo. Essas cidades possuiriam um limite de crescimento, sendo necessário a fundação de uma nova cidade quando se atingisse o limite de 32 mil habitantes - ou 58 mil habitantes no caso de uma cidade central em uma constelação formada pelo agrupamento de seis cidades (HOWARD, 2002).

No mesmo ano da primeira lei inglesa sobre planejamento urbano, em 1909, Raymond Unwin publicou sua principal obra, *Town planning in practice*. Considerada também um tratado de desenho urbano, nela Unwin (1984) dissertou sobre métodos de planejamento de bairros e cidades, buscando sempre a «boa forma da cidade».

Raymond Unwin (1984) foi influenciado por ambos os urbanistas anteriores, Camillo Sitte e Ebenezer Howard. Assim como o primeiro, criticou a urbanística moderna por ignorar os princípios estéticos tradicionais na construção do artefato urbano. De modo diferente, no entanto, ele apreciava os avanços que o campo da técnica vinha proporcionando ao urbanismo. Na busca por melhorar as condições da cidade industrial,

Unwin (1984) reconhecia a cidade como uma obra de arte na qual os espaços livres - ruas e praças - davam forma ao tecido edificado. Unwin, entretanto, encontrava-se em um contexto bastante diferente do de Sitte, estando no meio da expansão de Londres, uma metrópole da modernidade. Desse modo, o autor trabalhou não com o espaço fechado dos centros urbanos, mas com novos assentamentos, em grande parte situados em faixas periféricas da cidade.

A chamada urbanística formal, desde o final da segunda guerra até os anos 1980 foi ignorada pela historiografia dominante, em grande parte devido a uma formação moderna dos arquitetos desse período. Essa historiografia relacionada à história da cidade e do urbanismo não tratava dessa outra vertente até meados do século XX. Os meios de comunicação e os periódicos da área também priorizaram as teorias modernas em detrimento de outras. Por fim, os poderes públicos oficializaram a vertente moderna ao recorrerem a ela para as reconstruções e experimentações do pós-guerra. Para Lamas (2004, p. 240), “O vasto terreno conquistado pela urbanística moderna irá em definitivo tornar a urbanística formal «obsoleta», antiquada e pejorativamente acadêmica, face à sedução dos novos métodos.”

A urbanística formal juntamente com o ideário da cidade-jardim e o urbanismo funcionalista do Movimento Moderno eram duas chaves que aconteciam paralelamente no século XX. A historiografia francesa, italiana, espanhola e brasileira deram maior importância e visibilidade para a segunda, enquanto que a inglesa e americana iluminaram mais a primeira.

A «urbanística funcionalista» caracterizou-se pela ruptura com a cidade tradicional, negligenciando seu passado histórico ao realizar tábula rasa, abandonando toda a tradição de desenho urbano para começar experimentações de formas, estruturas e ordens espaciais completamente novas, que resultariam nos planos das cidades modernas. As experiências da urbanística funcionalista e suas realizações tiveram seu primeiro momento durante a primeira metade do século XX, fazendo oposição à urbanística formal e elaborando as teses de uma nova morfologia urbana. Vivia-se um momento de euforia, com a crença nas transformações que a nova era moderna traria para a humanidade e que afetariam diretamente o campo da arquitetura e da construção. (LAMAS, 2004)

Para Bernardo Secchi (2015), o urbanismo funcionalista realizou três operações fundamentais: a primeira dela foi a dissolução da rua corredor da cidade do século XIX, com os edifícios alinhados ao limite do lote, eliminando a clara oposição entre espaços cheios - edificados - e espaços vazios - livres. A segunda foi a supressão da quadra como era concebida, abrindo-a e distribuindo seus elementos segundo novas regras. Por fim, a completa modificação das relações entre espaços livres e contruídos. A esses três pontos poderia-se creditar a responsabilidade pela drástica mudança na imagem da cidade desenhada pelos urbanistas modernos, em contraposição com a cidade existente até o século XIX que ainda possuía traços medievais.

Os Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM), nascidos em 1929 com a intenção de reunir arquitetos que compartilhassem dos ideais modernos, foram bastante importantes na formação e constituição da urbanística moderna e, conseqüentemente, da cidade moderna. Em sua primeira fase (1928-1933), a questão da habitação e de seus problemas esteve no centro do debate e das investigações. Na segunda fase (1933-1947), aumentou-se a escala para o estudo das cidades, sendo o período que mais influenciou na urbanística moderna. Os arquitetos se debruçaram sobre os problemas urbanísticos de inúmeras cidades europeias, particularmente no IV CIAM, sobre o tema da «cidade funcional». Le Corbusier foi uma figura de extrema importância e destaque nessa fase. Nesta ocasião, tornaram-se célebres suas teses, como o artigo *O parcelamento do solo nas cidades*, e seus projetos, como o da *Ville Radieuse* elaborado ainda em 1922. Na terceira fase as críticas já apareceram de maneira consistente, e buscou-se introduzir questões mais sensíveis ao estudo da cidade funcional.

No período que abarcou desde o fim da Segunda Guerra Mundial até os anos 1970, a fase de reconstrução do pós-guerra junto com uma grande necessidade habitacional impulsionou o urbanismo moderno na realização de suas investigações que conquistaram grande aceitação tanto no plano técnico quanto no administrativo, emplacando assim suas propostas de projeto pela subvenção estatal.

Os executivos da reconstrução encontraram no ideário moderno uma resposta rápida e eficiente para seus problemas, alinhando as construções de grandes conjuntos, bairros e cidades novas ao urbanismo moderno, executadas em um ritmo impressionante. No entanto, a execução desses projetos foi feita, em grande parte, não pelos mestres modernos em destaque na primeira fase, mas por arquitetos secundários, e sofreu as conseqüências de se submeter a uma rotina burocrática de tomada de decisões. Para Lamas (2004, p. 297), “A burocracia conformista, mais preocupada com os resultados quantitativos do que qualitativos, tornarão o «planeamento operacional» motor de destruição da vida urbana e da cidade e farão ressaltar os aspectos mais negativos da cidade moderna.”

Um dos resultados dessa urbanística operacional realizada neste período foi, ao separar os sistemas que compunham a cidade de modo independente, ter elevado a engenharia de tráfego a uma categoria de destaque e tomada de decisão dentro do planejamento urbano; por vezes sua figura sobressaindo-se à figura do urbanista. Assim, as ruas transformadas em vias de circulação eram as primeiras traçadas no território, levando em consideração primordialmente suas exigências de conexão e circulação dos meios de transporte, e a elas subordinavam-se todo o posterior traçado urbano da cidade.

AS RUAS E A MALHA URBANA: A RUPTURA COM A QUADRA DA CIDADE TRADICIONAL

O modelo cidade-jardim de Howard constituiu uma ruptura na morfologia da cidade

tradicional. Embora os subúrbios do século XIX já se apresentassem como novas tipologias de baixa densidade, eles estabeleciam apenas algumas diferenças em relação ao tecido urbano antigo, não se dissociando completamente de sua principal estrutura nem quebrando as já estabelecidas relações entre os elementos urbanos.

Ao não fabricar muitos desenhos de como seria o plano da cidade-jardim, apresentando apenas diagramas explicativos e avisando que o plano real de cada unidade só poderia ser feito após a escolha do sítio, Howard (2002), não sendo arquiteto de formação, já demonstrava sua preocupação em ter planos singulares que respeitassem as diferenças de cada terreno, sua topografia, clima, solo, vegetação e demais características da região. Na mesma linha da crítica de Unwin, era mais do que faziam os padrões de malhas de ruas retilíneas, que se assentavam sobre o território sem qualquer preocupação com seu relevo ou com cursos d'água e outros acidentes geográficos que poderiam estar presentes no sítio.

O desenho esquemático da cidade-jardim era radio-concêntrico, com seis bulevares de 36 metros de largura para fazer a ligação da periferia com o centro. As vias circulares eram as avenidas, sendo uma delas denominada de «grande avenida», com 128 metros de largura. Mais do que uma rua, Howard (2002) a imaginou como um parque linear e com seus lotes lindeiros sendo ocupados por edificações institucionais. A influência dos bulevares haussmannianos ou da *ringstrasse* de Viena era clara, apesar de Howard trabalhar seus usos e características de forma distinta. [il. 1.41]

Raymond Unwin e Barry Parker foram os responsáveis pelo plano de sua primeira realização, *Letchworth*, em 1904, que possuía um desenho irregular das ruas, com *cul-de-sacs* nas ruas de menor circulação, que contribuíam para a escala humana e para uma sensação mais acolhedora do que suscitam os grandes espaços abertos (SOUTHWORTH; BEN-JOSEPH, 2003). Para Ottoni (*apud* HOWARD, 2002, p. 47), o “[...] traçado da cidade é simples, claro e informal, distanciando-se de configurações geométricas rigorosas de tradição clássico-renascentista.” Não havia, no entanto, uma ruptura com a morfologia tradicional.

Por sua vez, o desenho do plano de *Hampstead*, de 1906 e dos mesmos arquitetos, evitava a grade retilínea de ruas que serpenteavam suaves seguindo a declividade do terreno; também foram utilizados os *cul-de-sacs* para criar ruas de menor fluxo e mais tranquilas. Segundo Southworth e Ben-Joseph (2003), um diferencial de *Hampstead* foi a hierarquia de ruas estabelecidas pelos arquitetos, desencorajando que o tráfego circulasse livremente por todas elas. Os leitos carroçáveis também foram consideravelmente diminuídos, criando uma escala mais humana. Foram abertos caminhos exclusivos para pedestres, que poderiam atravessar o interior das quadras e se deparar com pequenos pátios e jardins que formavam agradáveis enclaves. Cuidados com o plantio e detalhes arquitetônicos ajudaram no sucesso da criação desses ambientes agradáveis e convidativos. Nesse sentido, *Hampstead* tornou-se uma referência no desenho de ruas residenciais. [il. 1.42] [il. 1.43]

A total separação entre a circulação de automóveis e pessoas foi proposta por Clarence

Stein e Henri Wright com o subúrbio-jardim de *Radburn*, de 1928, em Nova Jersey nos Estados Unidos. O projeto buscava solucionar a questão da convivência com o automóvel, em uma época de explosão desse meio de transporte; seu mote era: *Radburn – A Cidade para a Era do Motor*. O impacto dos carros na vida da cidade foi amplificado devido ao padrão de ruas em quadrícula – a grelha convidava o carro a circular livremente por todas as ruas, não permitindo que algumas áreas, principalmente as residenciais, ficassem protegidas do incômodo do tráfego constante. Para isso, Stein e Wright criaram uma hierarquia de ruas, fazendo com que a circulação de veículos de passagem ficasse limitada às vias principais, enquanto as áreas residenciais eram acessadas apenas pelo tráfego local. O projeto tem como uma de suas grandes qualidades a tentativa bem sucedida de fazer automóvel e pedestre conviverem de forma harmônica, dando acesso às habitações ao mesmo tempo em que se preservava a integridade do pedestre através de desníveis e caminhos internos à quadra. Influência de Howard e Unwin, *Radburn* contava com unidades de vizinhança e superquadras em seu projeto. (SOUTHWORTH; BEN-JOSEPH, 2003) [il. 1.44] [il. 1.45]

A urbanística funcionalista do Movimento Moderno, como seu próprio nome sugeriu, preocupou-se de forma substancial com a distribuição dos usos no solo urbano, distinguindo diferentes zonas para cada uma das funções urbanas: sendo elas o habitar, o trabalhar, o circular e o lazer. Cada uma possuiria um sistema independente dos outros, e funcionaria no território de acordo com suas lógicas próprias, atendendo somente a suas funções predeterminadas. A ruptura com a cidade tradicional foi radical; enquanto todos esses sistemas estavam dispostos juntos na cidade tradicional, de tal modo que eram inseparáveis e relacionavam-se intimamente uns com os outros, na cidade moderna cada sistema era interdependente. Como apontou Lamas (2004, p. 345), “A aplicação exaustiva destes postulados conduziria à «cidade funcionalista», com as funções bem arrumadas em lugares próprios, sem sobreposições - o contrário da cidade tradicional, com a mistura e promiscuidade funcional.” [il. 1.46]

A circulação teria o objetivo de organizar a cidade e permitir que as massas se movimentassem de forma eficaz e sem obstáculos pelo território, interligando os demais sistemas. Dessa forma, as vias seriam traçadas de forma livre pelo espaço contínuo da cidade-parque. Elas obedeceriam a uma classificação hierárquica - bicicletas, veículos leves e veículos pesados, e os caminhos dos pedestres estariam segregados dos demais caminhos dos meios de transporte. Assim, as ruas serviam predominantemente ao propósito do tráfego. De fato, a popularização do automóvel teve sua alta dose de responsabilidade por tais transformações. Estava clara aqui a crítica à cidade tradicional, que transformava a rua em corredor e misturava em si todos os meios de locomoção.

Para Le Corbusier (1994), a cidade tradicional não servia mais ao novo tipo de deslocamento individual e motorizado que estava se difundindo e tornando-se o meio de transporte predominante. As ruas demasiado estreitas, as curvas acentuadas, os frequentes

cruzamentos entre vias, tudo isso não era compatível com a velocidade do automóvel, e tornava-o mesmo perigoso: “[...] os automóveis continuarão a perturbar perigosamente um regime equilibrado e estabelecido em tempos passados: um regime de habitação, e não de circulação.” (CORBUSIER, 1994, p. 172).

Na batalha contra a cidade tradicional, o quarteirão e a rua foram os principais elementos a serem criticados e combatidos pela urbanística moderna. Preocupados primordialmente com o sistema de habitação, e como garantir-lhe o melhor posicionamento no território, livre de poluição e ruídos e com adequada insolação e ventilação, a disposição dos edifícios como acontecia na cidade tradicional foi abandonada; eles estavam próximos demais da rua e sofriam com os problemas do tráfego intenso, e perto demais uns dos outros, em alta densidade construtiva, o que lhes comprometia a chegada de luz e de ar puro. [il. 1.47] [il. 1.48]

Essa tábula rasa da cidade tradicional e a proposta de uma cidade com relações espaciais completamente distintas, formada por novos elementos urbanos, ganhou destaque com o plano de Le Corbusier de uma *Ville Vert*, também conhecida como cidade-parque. Foi no III CIAM, na Bélgica em 1933, que realizou-se a crítica ao movimento cidade-jardim e ao fenômeno dos subúrbios. Para Le Corbusier, Howard havia errado ao propor uma cidade demasiadamente horizontal, de baixa densidade. Ao contrário, Corbusier propôs uma cidade com alta densidade populacional, ainda que com baixa densidade construtiva; seus prédios estariam dispostos de forma livre no território da cidade-parque, com grandes distâncias uns dos outros para aproveitar da melhor maneira possível a ventilação e a iluminação. Para compensar, possuiriam grandes dimensões de altura ou largura, sendo torres ou lâminas, para poder abrigar um grande número de moradores.

Desde a publicação de seu livro *Urbanismo*, quatro anos antes do I CIAM, Le Corbusier (2000) vinha criticando o sinuoso traçado das cidades medievais, com suas ruas curvas e estreitas, como se tivessem sido traçadas a partir do caminho de mulas ziguezagueando sem destino certo. A cidade e o homem modernos deveriam pautar-se pela linha reta, fruto da racionalidade e da sensatez humana. O pitoresco das ruas deveria ser substituído pela forma pura e racional com referência à quadrícula romana que havia sido retomada desde as reformas de Haussmann. Os *grands travaux* seriam comparados a uma cirurgia contra a doença do labirinto medieval de Paris.

Os romanos eram grandes legisladores, grandes colonos, grandes chefes de negócios. Quando chegavam a algum lugar, à encruzilhada das estradas, à beira do rio, pegavam o esquadro e traçavam a cidade retilínea, para que ela fosse clara e ordenada, pudesse ser polida e limpa, para que as pessoas se orientassem nelas facilmente, para que a percorressem com facilidade – tanto a cidade de trabalho (a do Império) como a cidade de prazer (Pompéia). A linha reta convinha à sua dignidade de romanos. (CORBUSIER, 2000, p. 7)

Le Corbusier (2000, p. 9) criticou também Camillo Sitte julgando que “[...] o autor confundia o pitoresco cultural com as regras de vitalidade de uma cidade.” Em tempos do

automóvel, era preciso que a cidade se pautasse pela linha reta, sendo essa uma exigência do tráfego. A linha reta, segundo Corbusier (2000), era sadia, e a linha curva, perigosa. Seu elogio e admiração pelas cidades retilíneas dos Estados Unidos mostrava esse ponto - a Europa deveria seguir o exemplo. Ao mostrar um fragmento da malha de Washington, observou que os caminhos eram pautados não mais pelo andar das mulas, mas pelas estradas da ferrovia, símbolo da modernidade e do progresso. O ângulo reto e as formas geométricas, como signos da razão, ordenariam o caos legado pelas cidades medievais. A cidade, portanto, deveria ser fruto do pensamento.

[Para o homem] A ordem é-lhe indispensável, senão seus atos não teriam coesão, nem sequência possível. Ela lhe acrescenta, lhe traz, a ideia de excelência. Quanto mais perfeita é a ordem, mais ele fica à vontade, em segurança. Ele arquiteta em seu espírito construções baseadas nessa ordem que lhe é imposta por seu corpo, e ele cria. A obra humana é uma colocação em ordem. Vista do céu, aparece no solo em figuras geométricas. E se construirmos, nos montes mais abruptos, uma estrada subindo a um desfiladeiro, esta é ainda uma função geométrica clara e seu ziguezague uma exatidão no tumulto circunvizinho. (CORBUSIER, 2000, p. 22 e 23)

O homem deveria viver em sua máquina de morar e o seu deslocamento pela cidade se daria através do automóvel. Outro projeto de Le Corbusier, o *Plano Voisin* de 1925, para Paris, cujo nome era uma alusão à fábrica de automóveis patrocinadora do plano, substituiu praticamente toda a cidade por torres que ocupariam apenas cinco por cento do solo. Seriam poupados apenas os edifícios históricos, que seriam envolvidos por áreas verdes. Dessa forma, o adensamento de Paris seria quadruplicado, abrindo espaço para as vias de circulação, garagens e parques. A nova cidade-jardim vertical promoveria ruas retas no lugar da malha sinuosa da Paris medieval. [il. 1.49]

Esse plano combate os bairros mais infectos, as ruas mais acanhadas; não procura "oportunizar", ceder aqui e ali um centímetro de terreno sob o ímpeto violento das artérias congestionadas. Não. Ele abre no ponto estratégico de Paris uma esplêndida malha de comunicação. Onde ruas de 7, 9 ou 11 metros se cruzam a todos os 20, 30 ou 50 metros, ele estabelece um quadriculado de grandes artérias de 50, 80 e 120 metros de largura que se cruzam a todos os 350 ou 400 metros e, ao erguer arranha-céus de planta cruciforme no centro dos vastos quarteirões assim criados, cria uma cidade vertical, uma cidade que recolheu suas células esmagadas no solo e as dispôs longe do solo, no ar e na luz. (CORBUSIER, 1994, p. 264)

O plano de cidade parque, com edifícios pontuais, sobre *pilotis* e esparsos no território, para livrar todo o térreo para áreas verdes foi recorrente nos estudos de Le Corbusier. Outro exemplo era o plano da *Cité Radieuse* (1930), apresentado no II Congresso dos CIAM. Tratava-se dos mesmos conceitos, variando apenas as formas e as relações com o território. Aos poucos, a unidade de habitação foi tomando proporções cada vez maiores; aqui, com cerca de 1800 habitantes, ela possuía também aparelhos institucionais na cobertura, como creche e escola, e uma rua comercial elevada.

Essa unidade de habitação foi o elemento que substituiu o quarteirão da cidade tradicional na cidade moderna, tornando-se o elemento organizacional e compositivo dessa cidade. A utilização dos *pilotis* permitia a conversão desse espaço da projeção do edifício em espaço público, o que representava um ganho para a cidade. Funções antes localizadas nos térreos na cidade tradicional, como comércio e equipamentos institucionais, passaram para os andares acima desses edifícios, livrando ainda mais o solo. A cidade era transformada, de fato, em um grande parque, cortado por vias de circulação e pontilhado por edifícios monofuncionais, de habitações, comércio, serviços e instituições. Os conceitos da Carta de Atenas aplicados todos a um modelo de cidade moderna no qual “[...] já não se trata mais propriamente de ruas, são rios de circulação que correm na direção em que o estudo nos dirá que devem correr.” (CORBUSIER, 1994, p. 69).

AS RUAS E OS EDIFÍCIOS: A QUEBRA DA RELAÇÃO ENTRE TAIS ELEMENTOS URBANOS

O ideário da cidade-jardim, defendendo a baixa densidade populacional e construtiva, propôs a habitação unifamiliar isolada no lote como tipologia de habitação predominante. Embora essa tipologia, ao se afastar do limite do lote, estabelecesse uma relação um pouco mais distante com a rua em comparação aos edifícios alinhados na testeira do lote, na cidade-jardim e em seus desdobramentos houve um especial cuidado em preservar essa relação e não distanciar demasiadamente o espaço privado do espaço público. *[il. 1.50]*

Assim, importava para Howard (2002) e seus seguidores a implantação da casa dentro do lote, visando criar a melhor perspectiva para quem caminhasse pela rua. No esquema da grande avenida do plano da cidade-jardim, Howard (2002) previu que as edificações estariam dispostas em forma de lua crescente, ampliando ainda mais a sensação de amplitude da avenida.

Havia também a preocupação em criar um espaço de transição entre o ambiente aberto e público da rua e o interior privado da casa, sempre pensando em proporcionar uma melhor experiência para o pedestre que caminhava pela rua, de modo que esse fosse um espaço de passeio e contemplação. Assim, o recuo frontal das casas deveria ser bem trabalhado, com um cuidado com o jardim e paisagismo, e abertos visualmente para a rua. No plano de *Welwyn*, de 1920, o arquiteto Soissons criou jardins nos passeios das calçadas que se interligavam aos jardins da frente de cada casa sem qualquer barreira, promovendo a continuidade entre ambos os espaços. *[il. 1.51] [il. 1.52]*

Para os modernos, a cidade não deveria mais estar dividida entre solo público e privado, mas com o Estado ou municipalidade possuindo a totalidade do solo urbano. Le Corbusier foi talvez o mais radical de todos os arquitetos modernos em seus planos urbanos - pensou edifícios sobre *pilotis* justamente para devolver também este espaço da projeção dos edifícios para o domínio público.

Essa questão, mais ou menos explorada a partir de cada arquiteto, marcou profundamente a morfologia da urbanística moderna, sendo um de seus principais contributos para a criação de uma cidade completamente nova e apartada da tradicional. Um solo livre de parcelamentos possibilitou também a livre implantação dos edifícios, gerando novas formas urbanas.

A questão da habitação foi bastante cara à urbanística moderna, a ponto de «o habitar» ser considerado a função primordial da cidade. Lamas (2004, p. 300) chegou a chamar o urbanismo moderno de urbanismo habitacional, “[...] quer pela importância do alojamento e da área habitacional quer porque estes temas conduzirão até à invenção de novas tipologias construtivas: o bloco, a torre, o conjunto.”

A habitação transformou-se no elemento base de organização da cidade, uma vez que o quarteirão da cidade tradicional fora extinto. Assim, os alojamentos, como unidades-base, eram agrupados em tipologias habitacionais. Esses edifícios, independentes de outros elementos urbanos, foram distribuídos pela superfície da cidade atendendo exclusivamente as suas próprias necessidades de localização e implantação. Assim, eram principalmente as habitações e suas tipologias de edifícios que determinavam as formas urbanas da cidade, tornando todo o espaço que não lhe era dedicado em espaço residual; os espaços livres da cidade tradicional, o negativo dos espaços construídos, não eram mais objeto de desenho urbano.

O estudo do arranjo dos edifícios habitacionais levou as investigações para a escala do bairro. Aqui apareciam as unidades de habitação, que compreendiam um determinado número de moradias e o correspondente número de comércio, serviços, instituições e áreas coletivas. Os diversos tamanhos dessas unidades, desde as menores com menos ofertas de outras funções, até as mais completas, garantiam um leque gradativo de composição da cidade a partir da residência como peça-base. Assim, para Benevolo (2011, p. 644), “[...] todos os elementos da cidade [...] podem ser colocados numa relação exata com as casas, e a estrutura urbana pode tornar-se [...] verdadeiramente subordinada à residência.”

Esse alçamento do habitar à função principal da cidade, e consequentemente de sua forma como o ponto de partida de todas as formas da cidade, causou uma valorização do edifício em detrimento do conjunto da cidade. Nesse sentido, podemos dizer que o Movimento Moderno foi mais bem sucedido na realização de sua arquitetura do que de seu urbanismo. Seus edifícios, com qualidades arquitetônicas indiscutíveis, possuíam contribuições limitadas ao complexo organismo da cidade; relacionavam-se muito pouco com o entorno urbano, permanecendo objetos isolados de interesse.

Todavia a qualidade arquitetônica de diferentes edifícios isolados ou justapostos nunca poderia por si só dar forma ao meio urbano. Um conjunto de qualidade, se não for integrado num contexto, surge desarticulado e desprovido de verdadeira significação, tal como um conjunto de belas palavras não chega para construir uma frase. O discurso arquitetônico pressupõe a relação dos edifícios com o

espaço urbano e o seu enquadramento numa estrutura. (LAMAS, 2004, p. 307)

Desse modo os edifícios se dissociaram totalmente da íntima relação que eles possuíam com as ruas na cidade tradicional. A troca mútua que existia entre o espaço privado dos edifícios e o espaço público da rua cessou, tornando-os independentes um do outro e assim restringindo suas funções, seus usos, suas apropriações. A distância entre eles era vista como benéfica e desejada: “Estreitaremos tanto mais a superfície do solo construído, nos afastaremos tanto mais da rua, quanto mais as técnicas modernas possibilitarem levantar altas construções. Aí está o nó da questão. Os imóveis não ficarão mais debruçados sobre a rua.” (CORBUSIER, 1994, p. 170). *[il. 1.53]*

Houve, no entanto, um estabelecimento de uma tipologia de ruas na urbanística moderna. Havia aquelas que serviriam exclusivamente para a circulação, de modo a deslocar-se pela cidade rapidamente, de maneira fluida e sem muitas interrupções, em largas auto-estradas. Aquela rua de menor calibre e que serviria para fazer a ligação dessas outras auto-estradas com os edifícios - seriam as ruas de acesso, com um tráfego mais moderado. Poderia-se falar também da rua que se transformava em caminho para pedestres, que eram segregados dos demais caminhos de outros meios de transporte, e que serviam portanto ao caminhar pela cidade e ao deslocamento de forma lenta e mais conectada com seu entorno; uma área verde e livre, caracterizando-se mesmo por um passeio. Havia também a novidade da rua elevada: tratava-se de uma rua interna às unidades habitacionais que se sobrepunha a cada seis metros e que, diferentemente de um corredor em um conjunto de habitações, sua existência não estava restrita aos alojamentos ao redor e servia a uma circulação horizontal com livre acesso, com conexão tanto para o térreo quanto para a cobertura desses edifícios, nos quais encontravam-se jardins e espaços de lazer. Nessa rua interna estariam dispostos lojas e cafés, constituindo um lugar de passeio por dentro dos edifícios. *[il. 1.54][il. 1.55]*

Essa rua elevada era a única que possuía uma relação mais próxima com os espaços construídos, estando mesmo incorporada a eles. No entanto, a forma e os usos da rua na cidade tradicional e as suas relações com o espaço edificado e livre circundante não encontrou nenhum correlato na cidade moderna.

AS RUAS E OS ESPAÇOS LIVRES: A VALORIZAÇÃO DO SOLO LIVRE VERDEJADO

Os diagramas de Howard mostraram que sua preocupação com os espaços livres verdejados não apenas incluía a rua mas considerava-a em diferentes formas, todas partes do leque de tipologias que os espaços verdes assumiam. Ele propôs que as ruas principais, de maior circulação, fossem bulevares, e que a «grande avenida» se comportasse mesmo como um parque linear. Todas deveriam atender à expectativa de um lugar de passeio e contemplação, com arborização e paisagismo cuidadosos.

Em *Letchworth*, a arborização e o paisagismo dos espaços públicos eram cuidadosos,

buscando conectar esses espaços com os jardins das frentes das casas para formar um espaço livre verde contínuo pela cidade. Em *Welwyn*, a via principal da cidade chamava-se *parkway* e com 61 metros de largura almejava ser um bulevar bastante verdejado por árvores e jardins, cruzando a cidade toda. [il. 1.56] [il. 1.57]

Esse cuidado com o plantio das ruas mostrava uma preocupação em oferecer aos usuários dessa cidade uma experiência agradável de descanso e contemplação, providenciando um caminho tranquilo e pitoresco que oferecesse uma experiência de passeio, muitas vezes prejudicada pelo caos das metrópoles. Quando possível, nas ruas de menor circulação, criava-se um ambiente dentro da escala do pedestre que oferecesse a ele uma sensação mais acolhedora do que suscitam os grandes espaços abertos, semelhante ao que defendia Sitte. Os exemplos eram inúmeros, fossem no ideário de Howard, nas realizações das primeiras cidades-jardins ou nos muitos subúrbios-jardins que se seguiram.

Em *Riverside*⁶, as ruas não eram muito extensas e possuíam um plantio sistemático entre a calçada e o leito carroçável, criando uma barreira e uma proteção entre pedestre e veículo. Em *Welwyn*, jardins coletivos nos centros das quadras também contribuíram para criar essa atmosfera de acolhimento e estímulo à vida em comunidade. Em *Bedford Park*, com faixas de plantio de ambos os lados, as ruas possuíam 8 metros de leito carroçável, e outros 4,2 destinados para os passeios; as ruas mais estreitas e a arborização contribuíram para a criação de uma escala mais íntima e agradável. A redução do espaço pavimentado com apenas uma faixa de rolamento e duas de estacionamento, não permitiam que o automóvel e sua alta velocidade dominassem a paisagem. Em *Hampstead*, os leitos carroçáveis também foram consideravelmente diminuídos, criando uma escala mais humana. Foram criados caminhos exclusivos para pedestres, que poderiam atravessar o interior das quadras e se deparar com pequenos pátios e jardins que formavam agradáveis enclaves. Cuidados com o plantio e detalhes arquitetônicos ajudaram na criação desses ambientes agradáveis. (SOUTHWORTH; BEN-JOSEPH, 2003) [il. 1.58] [il. 1.59]

Para Lamas (2004), a morfologia da cidade moderna previu altos edifícios bastante distantes uns dos outros, colocados em um terreno completamente livre, uma grande área verde cuja utilização se desse de forma coletiva, uma vez se tratando de solo público. Le Corbusier defendeu claramente este plano na sua concepção de *Ville Vert*. O conjunto dos espaços livres públicos da cidade tradicional, constituída pelo negativo do espaço construído, na cidade moderna transformara-se praticamente na totalidade do território. [il. 1.60] [il. 1.61]

Le Corbusier (2000) demonstrou desde o princípio sua preocupação com a insalubridade da cidade industrial, sua falta de luz e ar puro, sua ausência de vegetação, sua desconexão com a natureza. Ao propor o plano da cidade moderna, preocupou-se de tal modo com o

⁶ *Riverside* foi projetado quase 30 anos antes da publicação do livro de Howard, porém já apresentava muitas das características que seriam recorrentes nos subúrbios-jardins posteriormente.

contato imprescindível com o ar e a luz e com tamanha presença da vegetação e da natureza que livrou todo o solo para transformá-lo num vasto e contínuo parque. A segregação das auto-estradas de circulação visava deixar o barulho e a poluição dos automóveis longe do habitar e do recrear-se. Defendia uma cidade repleta de árvores como uma necessidade para os pulmões e um agrado aos corações; além de serem o contraste plástico perfeito com a nova arquitetura de aço e concreto armado. [il. 1.62] [il. 1.63] [il. 1.64]

Em uma de suas descrições da cidade-parque, o arquiteto desenhou o solo coberto de vegetação e as auto-estradas transformadas em rios de circulação, sendo os bolsões de estacionamento portos rodeados por árvores. Os edifícios habitacionais dessa cidade não necessitavam do velho pátio, pois todos eles estavam abertos para o grande parque que era essa cidade. [il. 1.65]

Ainda que houvesse tamanho espaço livre verdejado ao nível do solo, Le Corbusier propôs a rua elevada também como um espaço de passeio e de acesso a lojas e cafés, e a cobertura dos edifícios como terraços-jardins, com equipamentos de lazer. Apesar da importância dada por ele aos espaços livres e públicos, em sua grande parte cobertos por vegetação, seu papel na cidade moderna era secundário. A unidade de habitação foi pensada como o elemento principal do plano e nela os habitantes da cidade poderiam realizar todas as principais funções da cidade moderna, a saber o habitar, o circular, o trabalhar e o recrear-se.

Desse modo, o espaço livre do solo tornou-se um espaço residual, utilizado mais especificamente para ir de uma unidade edilícia a outra, a pé, de automóvel ou qualquer outro meio de transporte. A não ser pelas auto-estradas, o espaço que deveria ser da rua e aquele que deveria ser da praça, se perderam e se confundiram, mesclando e transformando-se em um espaço único, indiferente e indissociável.

Um espaço tão amplo e descaracterizado teria enormes dificuldades de tornar-se um espaço que permitisse a formação de comunidades e com os quais essas se identificassem. A relação fria e distante com os outros elementos urbanos dificultava também a criação de laços entre usuários e espaço urbano. O espaço público tornaria-se possivelmente um espaço de difícil apropriação, no qual outros usos, para além daqueles preestabelecidos, fossem difíceis de ocorrer.

Sitte (1992) atribuía o sucesso das praças medievais e de seu cenário pitoresco ao fechamento da perspectiva pelos edifícios ao redor, com ruas não muito amplas contribuindo para uma escala mais humana e assim mais intimista e acolhedora. Ao criticar as ruas modernas do final do século XIX, especialmente as experiências da *ringstrasse* de Viena, dizia que a amplidão e a retidão causavam um desconforto e um tédio no usuário, responsáveis por gerar ansiedade e mal estar. O amplo espaço aberto da cidade moderna era causador de agorafobia ao transeunte.

Le Corbusier (2004, p. 157), no entanto, via nessa cidade o reflexo de um novo homem

e um novo modo de vida: “Eis o espetáculo autêntico da cidade moderna, intensa e ardente: uma sinfonia de vegetação, folhagens, ramagens, relvas e estilhaços de diamantes por entre os bosques. [...] Jamais se viu semelhante coisa! Ah não, pois começou uma nova época, movida por um novo espírito.”

A RUA COMO ESPAÇO PERMEÁVEL: AS COMUNAS MEDIEVAIS

AS RUAS E A MALHA URBANA: OS CASOS DE FORMAÇÃO DAS CIDADES MEDIEVAIS

il. 1.1

Exemplo da quadrícula romana remanescente na cidade de Bolonha.

FONTE | SOUTHWORTH, 2003, p. 22.

il. 1.3

Cinturão de muros de Florença, da Idade Carolíngia.

FONTE | BENEVOLO, 2011, p. 356.

il. 1.4

Florença no início do século XIII.

FONTE | BENEVOLO, 2011, p. 358.

il. 1.2

Parte central da cidade de Bruges: o castelo, a praça do mercado e as duas igrejas principais (1562).

FONTE | BENEVOLO, 2011, p. 316.

il. 1.5

Bruges: mapa do núcleo original e do segundo cinturão de muros.

FONTE | BENEVOLO, 2011, p. 312.

il. 1.6

Mapa em perspectiva de Bruges, publicado em 1562.

FONTE | BENEVOLO, 2011, p. 315.

A RUA COMO ESPAÇO PERMEÁVEL: AS COMUNAS MEDIEVAIS

AS RUAS E OS EDIFÍCIOS: A COMPLEXA E ÍNTIMA RELAÇÃO ENTRE ESPAÇO PÚBLICO E PRIVADO

il. 1.7

Vista perspéctica das ruas com as casas porticadas em Bolonha, século XVIII.
FONTE | BENEVOLO, 2011, p. 336.

il. 1.8

Quarteirão com os edifícios com pórticos no limite periférico do lote com a rua, e as hortas e espaços livres ao centro.

FONTE | BENEVOLO, 2011, p. 335.

il. 1.9 e 1.10

Estreita rua medieval com passagens privadas ocupando o espaço público por cima da rua.

FONTE | DESCONHECIDA e SOUTHWORTH & BEN-JOSEPH, 2003, p. 21.

il. 1.11

Uma cidade na Toscana,
pintura sobre tábua de
Ambrogio Lorenzetti
(1340) mostra a
consciência do artista
da cidade como uma
entidade orgânica.

FONTE | BACON, 1976,
p. 93.

il. 1.12

Gravura de Mantua.

FONTE | BACON, 1976,
p. 92.

A RUA COMO ESPAÇO PERMEÁVEL: AS COMUNAS MEDIEVAIS

A RUA E OS ESPAÇOS LIVRES: CENÁRIOS PITORESCOS E A UNIDADE DA CIDADE

il. 1.13

Piazza della Signoria em Florença; em amarelo, os espaços livres e sua relação com o rio Arno, em azul.

FONTE | BACON, 1976, p. 99.

il. 1.14

Perspectiva da *Piazza della Signoria* no século XVIII, na qual é possível ver as ruas que desembocam na praça; pintura de Giuseppe Zocchi.

FONTE | museumsinflorence.com.

il. 1.15

Desenho de J. H. Aronson mostrando a relação dos edifícios com a praça e ruas adjacentes; relação entre cheios e vazios.

FONTE | BACON, 1976, p. 94.

il. 1.16

Interseções de ruas.

FONTE | SITTE, 1994, p. 187 e 188.

il. 1.17

Rue des Pierres em Bruges.

FONTE | SITTE, 1994, p. 190.

il. 1.18

Rua do *Marché aux poulets*.

FONTE | SITTE, 1994, p. 191.

A RUA COMO ESPAÇO DE IDENTIDADE: PARIS EM EBULIÇÃO

AS RUAS E A MALHA URBANA: O RASGO NO TECIDO DA CIDADE ANTIGA E A EXPERIÊNCIA DA AVENIDA NA METRÓPOLE

il. 1.19

Mapa esquemático de Paris com indicação dos grandes trabalhos de Haussmann; em preto as novas ruas, em tracejado quadrado os novos bairros, em tracejado horizontal os dois grandes parques.

FONTE | BENEVOLO, 2011, p. 592.

il. 1.20

Mapa de um bairro de Paris em junho de 1848; em preto, as ruas ocupadas pelos insurgentes, com traços, aquelas nas quais formaram-se barricadas.

FONTE | BENEVOLO, 2011, p. 590.

il. 1.22

Mapa com a *Champs-Élysées* e arredores, do Palácio do Louvre até a *La Défense*.

FONTE | BACON, 1976, p. 192 e 193.

O Sena e os desenvolvimentos axiais, notadamente a esplanada dos *Invalides* e o *Champ de Mars* com a Torre Eiffel, interconectado com a *Champs-Élysées*.

FONTE | BACON, 1976, p. 192 e 193.

il. 1.21

A abertura da *Avenue de l'Opéra* pelas reformas de Haussmann em Paris, com as casas desapropriadas e o novo traçado das ruas.

FONTE | BENEVOLO, 2011, p. 591.

A RUA COMO ESPAÇO DE IDENTIDADE: PARIS EM EBULIÇÃO

AS RUAS E OS EDIFÍCIOS: O ESPAÇO PRIVADO SE AFASTA DO ESPAÇO PÚBLICO

il. 1.25

Vista aérea do boulevard *Richard Lenoir*.

FONTE | BENEVOLO, 2011, p. 592.

il. 1.28

Triangulação de quadras e os lotes resultantes dos traçados e reparcelamentos de Haussmann; estudo de Castex e Panerai.

FONTE | LAMAS, 2004, p. 215.

il. 1.30

Edifício alinhado no lote e edifício isolado no lote - as chamadas *villas*; desenhos de Godin, 1870.

FONTE | BENEVOLO, 2011, p. 575.

il. 1.29

Típico palácio parisiense da época de Haussmann; o andar térreo possui lojas, enquanto os superiores, apartamentos burgueses.

FONTE | BENEVOLO, 2011, p. 596.

il. 1.24

Planta da *Place de L'Etoile*, Paris.

FONTE | BENEVOLO, 2011, p. 600.

il. 1.26

il. 1.27

Fachadas antes de Haussmann abaixo e após Hausmann ao lado.

FONTE | BENEVOLO, 1976.

A RUA COMO ESPAÇO DE IDENTIDADE: PARIS EM EBULIÇÃO

AS RUAS E OS ESPAÇOS LIVRES: O BULEVAR COMO AVENIDA-PARQUE, LUGAR DE PASSEIO.

BOULEVARD SAINT-MICHEL

il. 1.31 sup. esq. | Sua localização e arredores na cidade de Paris.

FONTE | JACOBS, 1995, p. 56.

il. 1.32 centro esq. | Seção latitudinal.

FONTE | JACOBS, 1995, p. 57

il. 1.33 sup. dir. | Planta.

FONTE | JACOBS, 1995, p. 57.

il. 1.34 e il. 1.35 inf. | Perspectivas.

FONTE | JACOBS, 1995, p. 58 e 59.

AVENIDA CHAMPS-ELYSÉES

il. 1.36 sup. dir. | Sua localização e arredores na cidade de Paris.

FONTE | JACOBS, 1995, p. 75.

il. 1.37 centro dir. | Secção latitudinal.

FONTE | JACOBS, 1995, p. 76.

il. 1.38 sup. esq. | Planta.

FONTE | JACOBS, 1995, p. 76.

il. 1.39 e il. 1.40 inf. | Perspectivas.

FONTE | JACOBS, 1995, p. 77 e 78.

A RUA FRAGMENTADA: O URBANISMO FORMAL E FUNCIONALISTA

AS RUAS E A MALHA URBANA: A RUPTURA COM A QUADRA DA CIDADE TRADICIONAL

il. 1.41

Diagrama radial do plano da cidade-jardim, feito por Ebenezer Howard.

FONTE | HOWARD, 2002, p. 114.

il. 1.42 e il. 1.43

As estreitas ruas de Hampstead, com 4 a 5 metros de calçada e 6 de leito carroçável.

FONTE | SOUTHWORTH; BEN-JOSEPH, 2003, p. 54.

il. 1.44

Plano de Radburn, de 1928.

FONTE | SOUTHWORTH; BEN-JOSEPH, 2003, p. 71.

il. 1.45

Detalhe do plano de Radburn, com o cul-de-sac e os caminhos de pedestre separados.

FONTE | SOUTHWORTH; BEN-JOSEPH, 2003, p. 73.

il. 1.46

Vista da zona residencial da *Ville Contemporaine* de Le Corbusier.

FONTE | LAMAS, 2004, p. 353.

il. 1.49

Perspectiva do *Plan Voisin* para reestruturar o centro de Paris, de Le Corbusier, 1925.

FONTE | LAMAS, 2004, p. 355.

il. 1.47

Plano do Complexo do Capitólio em Chandigarh, de Le Corbusier; a implantação dos edifícios estabelece novas relações entre eles e as áreas livres.

FONTE | BACON, 1976, p. 232.

il. 1.48

Complexo Pedregulho no Rio de Janeiro, de Affonso Reidy, 1947-52; ruptura com o quarteirão da cidade tradicional.

FONTE | LAMAS, 2004, p. 301.

A RUA FRAGMENTADA: O URBANISMO FORMAL E FUNCIONALISTA

AS RUAS E OS EDIFÍCIOS: A QUEBRA DA RELAÇÃO ENTRE TAIS ELEMENTOS URBANOS

il. 1.51

Plano e detalhe da cidade-jardim de Welwyn, de projeto do arquiteto Louis de Soissons.

FONTE | HOWARD, 2002, p. 61.

il. 1.52

Detalhe do plano de Welwyn com trecho da *parkway*.

FONTE | HOWARD, 2002, p. 61.

il. 1.50

Rua do subúrbio-jardim de Hampstead.

FONTE: SOUTHWORTH; BEN-JOSEPH, 2003, p. 55.

il. 1.55

Unidade de habitação de Le Corbusier; indicado em 1 a rua interna.

FONTE | LAMAS, 2004, p. 357.

il. 1.53

Croquis de Le Corbusier; comparação entre edifícios e rua da cidade tradicional e da cidade moderna; imensos arranha-céus; ruas como rios de circulação.

FONTE | LE CORBUSIER, 2004, p. 71.

il. 1.54

Perspectiva dos edifícios, da auto-estrada e dos caminhos de pedestres na cidade moderna de Le Corbusier.

FONTE | BACON, 1976, p. 231.

A RUA FRAGMENTADA: O URBANISMO FORMAL E FUNCIONALISTA

AS RUAS E OS ESPAÇOS LIVRES: A VALORIZAÇÃO DO SOLO LIVRE VERDEJADO

il. 1.56

Rua da cidade-jardim de *Letchworth*, em 1908; curvilínea, estreita e com cuidado paisagismo e arborização.

FONTE | HOWARD, 2002, p. 51.

il. 1.57

Rua da cidade-jardim de *Welwyn*, em 1921; os jardins das calçadas integram-se aos jardins das casas, que não possuem muros de divisão com a rua.

FONTE | HOWARD, 2002, p. 59.

il. 1.58 e il. 1.59

Ruas dos subúrbios-jardins de *Riverside* (inf. esq.) e de *Bedford Park* (inf. dir.).

FONTE | SOUTHWORTH; BEN-JOSEPH, 2003, p. 42 (inf. esq.) e 50 (inf. dir.).

il. 1.62, il. 1.63 e il. 1.64

Croquis de Le Corbusier da cidade radiosa; blocos construídos no espaço livre e verdejado.

FONTE | LAMAS, 2004, p. 357.

les gratte ciel de verre

les bases nouvelles de la
composition urbaine
un nouveau lyrisme de l'épo-
= que machiniste

il. 1.60 e il. 1.61

Croquis de Le Corbusier para Ville Vert.

FONTE | LE CORBUSIER, 2004, p. 158.

il. 1.65

Perspectiva de uma cidade proposta por Le Corbusier; altas torres e solo livre e verdejado.

FONTE | BACON, 1976, p. 228 e 229.

A RUA COMO CRIADORA DE RELAÇÕES

| 2

*A expectativa de contato humano diário que a rua
singularmente oferece, e oferece em um padrão de trocas
sem o qual a comunidades desfaleceria, é inibida com o
risco da crescente alienação do habitante de sua cidade.*

JOSEPH RYKWERT

O período após a Segunda Guerra Mundial foi marcado por dificuldades nas questões urbanas. Muitas cidades, principalmente na Europa, ficaram bastante destruídas; o crescimento demográfico e econômico que se somou a essa situação, fez surgir um quadro de grandes desafios para a teoria urbana e a prática urbanística, que deveriam contemplar a reconstrução e a expansão das cidades. Essa reconstrução urbana foi propulsionada, na Inglaterra, pela Lei de Novas Cidades (*New Towns Act*) de 1946, que visava construir outras cidades afim de descongestionar e descentralizar a grande metrópole londrina. Para Montaner (1993), em um primeiro instante as *New Towns* seguiram o modelo Cidade-Jardim de Howard, porém sucederam-se dois outros momentos nos quais as questões do urbanismo funcionalista foram ficando cada vez mais evidentes, espacializando-se seus fundamentos e produzindo grandes campos de experimentações e aplicações teóricas. No entanto, geraram espaços carentes de vitalidade e esvaziados dos significados originais das cidades tradicionais, que foram alvos de inúmeras críticas das vanguardas do pós-guerra.

A segunda metade do século XX foi também o momento no qual se observou uma transferência de interesse da arquitetura para o urbanismo, que "[...] se converte na linguagem que pretende reduzir à síntese a grande quantidade de línguas que governam a cidade." (MONTANER, 1993, p. 82, tradução nossa). Concomitantemente ao urbanismo, o campo do planejamento urbano se expandiu; as maiores cidades europeias desenvolveram planos urbanos com a intenção de guiar e ordenar o crescimento e a expansão que se anunciavam; enquanto a vontade de planejar a paisagem em menor escala se mostrou presente com o desenvolvimento dos planos regionais. Assim, o tema da cidade ganhou notoriedade e importância, sendo objeto de diversos estudos, análises e projetos sem precedentes equivalentes na história.

A corrente arquitetônica e urbanística do Movimento Moderno, difundida principalmente pelos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM), e o ideário modernista da criação de uma nova cidade para o Homem Novo, impulsionado pela industrialização, começavam a ser questionados. Uma nova geração de arquitetos começou a se destacar nos congressos a partir dos anos 1950, e se mostrava insatisfeita com o modo que a complexa situação urbana do período estava sendo enfrentada pelos arquitetos mais experientes. Iniciava-se então um profundo processo de crítica e revisão dos preceitos do

modelo funcionalista defendidos até então pelos mestres modernistas, o que levou a uma mudança nos rumos das discussões desenvolvidas na instância dos CIAM.

Esses jovens arquitetos e urbanistas formaram um grupo externo aos congressos, no qual pretendiam desenvolver as questões nas quais estavam interessados e que pareciam não ter espaço nos CIAM. Formou-se assim o *Team 10*, que tinha entre seus principais membros Alison e Peter Smithson, Aldo van Eyck, Georges Candilis, Jacob Bakema, Shadrack Woods e Giancarlo De Carlo. A diferença de pensamento do novo grupo poderia ser constatada já no formato de suas reuniões, que ao invés de buscar a definição de diretrizes gerais e modelos universais, assumiam a diversidade de visões e projetos trazidas por seus membros. Não tinham assim a pretensão de criar documentos e proposições a serem seguidos, mas de gerar discussões sobre cada uma das particulares situações encontradas, em um caráter muito mais experimental e compartilhado. O grupo era formado por uma grande pluralidade de ideias, mas que se mantinham unidas devido a alguns pontos em comum, como a valorização da história, das formas e da vida urbana das cidades existentes (MONTANER, 1993).

O grupo foi responsável por liderar as discussões em Arquitetura e Urbanismo nas décadas de 1950 e 60, bastante marcadas por uma revisão de antigos axiomas considerados equivocados e pelo desejo de contemplar a nova situação econômica e social, mas reconhecendo também as conquistas do projeto moderno. Desse modo, as questões teóricas desenvolvidas pelo *Team 10* tiveram uma maior notoriedade e reconhecimento do que seu legado projetual, ainda muito atrelado ao modo de projetar dos antigos mestres racionais. Como no movimento dialético apontado por Braudel (2014) no qual há um embate entre as forças de estabilidade e as de mudança, a crítica da nova geração, nascida dentro do próprio movimento, não seria capaz de romper definitivamente com este.

A ascensão da temática urbana e a aproximação das discussões com as cidades reais impulsionou o questionamento do modelo universal proposto pelo ideário modernista, e no sexto CIAM (1947) o modelo funcionalista recebia críticas por sua abstração do espaço, que levou ao dogmatismo da arquitetura e do urbanismo e reduziu a complexidade da cidade ao cumprimento de algumas funções. Do mesmo modo, surgia a vontade de não mais projetar para um homem abstrato - o *modular* - mas de entender os desejos das pessoas reais, bem como suas necessidades. O amadurecimento dessas ideias, principalmente pelo grupo inglês MARS¹, levou ao tema do «coração da cidade»², abordado no oitavo CIAM (1951), que colocou em pauta as comunidades presentes nesses centros urbanos. A questão da comunidade esteve presente também nas discussões sobre as relações sociais criadas no espaço urbano, abordadas sob o tema do «habitat» no nono CIAM (1953), no qual, segundo Frampton (2008), buscou-se complexificar o tema do coração da cidade. Neste congresso, houve um maior questionamento das quatro funções da cidade descritas na Carta de Atenas,

1 *Modern Architecture Research Society*, grupo britânico do CIAM.

2 Sigfried Giedion, José Luis Sert e Fernand Léger já haviam abordado o tema anteriormente, em seu manifesto «Nove pontos sobre monumentalidade» (*Nine points on monumentality*), de 1943. Ver: FRAMPTON, 2008.

principalmente por Alison e Peter Smithson e Aldo van Eyck (FRAMPTON, 2008).

As pesquisas e os estudos que se desenvolviam a partir dos anos 1960 nas chamadas ciências dos homens apontavam cada vez mais a influência do ambiente e do espaço urbano nas pessoas e em seus estados emocionais. A preocupação com a dimensão individual dos habitantes desses espaços denunciava o achatamento das particularidades e características de cada usuário nas propostas de cidades funcionais, como a *Ville Radieuse*. Segundo Barone (2002), para combater a abstração e generalização dos espaços modernos recorreu-se a sua humanização, ou seja, à consideração das relações sociais que esses espaços poderiam abrigar. Desse modo, as necessidades do homem se tornaram uma das principais preocupações da nova geração de arquitetos; suas necessidades físicas, emocionais, psicológicas, sociais e culturais. A premência de se identificar com o espaço que habita, de habitar sua cidade, de compreendê-la, de colocar um pouco de si em seu espaço, de se reconhecer nele, de se estabelecer e criar laços com o espaço e com os outros habitantes.

[...] conforme a visão do modelo racionalista, a cidade tornava-se um objeto calculado a partir de uma equação analítica que anulava por completo as inter-relações humanas criadas no processo de apropriação dos espaços. Da mesma forma, a redução da cidade a um mecanismo composto de quatro funções achatava a consideração dos espaços como objetos concebidos por processos históricos, com significados relevantes para a memória urbana. (BARONE, 2002, p. 65)

A temática acerca do «*habitat*» abordada pelo nono CIAM já era por si só um demonstrativo das mudanças pelas quais os congressos estavam passando, e da busca, principalmente pela nova geração do pós-guerra, de levantar questões mais relacionadas ao ser humano e suas subjetividades. Ainda que os membros tivessem diferentes entendimentos sobre o *habitat*, concordavam no que tocava à busca da satisfação - física e emocional - de seus usuários (RISSELADA, 2005). Ao tratarem do *habitat* ainda, não se limitavam à questão da habitação, tantas vezes debatida pela velha geração dos CIAM; estavam interessados em ampliar a qualidade do debate, estendendo-o para os espaços de convívio das cidades, “[...] domínios que permitiam a existência de uma vida coletiva no âmbito da moradia.” (BARONE, 2002, p. 65).

Essa vontade de produzir espaços mais voltados às pessoas e suas necessidades levou à discussão da produção de cidades destinadas à abrigar a vida e as relações sociais de seus habitantes. Novos critérios de planejamento urbano foram elaborados, na proposta de substituir aqueles da Carta de Atenas, muito rígidos e simplistas em sua ânsia de universalização. Esses critérios foram abordados na declaração produzida em 1954, em uma reunião de preparação do décimo CIAM, intitulada *Statement on Habitat*, que mais tarde ficaria conhecida como «Manifesto de Doorn» e que é considerada como o documento que fundou o grupo *Team 10*. Já o diagrama «Escalas de Associação» (*Scale of Association*), produzido também nesse encontro e baseado nos estudos de Patrick Geddes, seria o

substituto da «grelha CIAM» (*CIAM grille*) (RISSELADA, 2005). Na apresentação de uma nova grelha, a *Urban Re-identification Grid*, Alison e Peter Smithson, criticavam a discriminação das quatro funções da cidade feita na Carta de Atenas e acusavam-na de não considerar a associação humana vital, como afirmou Barone (2002), propondo que essa associação, mais relacionada ao fenômeno, substituísse as funções da carta. Na grelha apresentada, as colagens de Peter Smithson mostram situações que unem as banalidades da vida urbana com suas grandiosidades; elas pretendiam sugerir que um novo jogo tomasse conta do espaço urbano, o jogo das associações humanas, no lugar da antiga cidade destruída pela guerra (RISSELADA, 2005).

A questão da comunidade ocupou um lugar de destaque nas novas discussões sobre urbanismo, uma vez que sua existência está diretamente ligada às relações sociais que se dão no espaço. Esses arquitetos defendiam a criação de comunidades e sua identificação com o espaço urbano, valorizando seus aspectos de associação entre pessoas, de formação de um coletivo e de sua expressividade no espaço urbano. Aqui se justapunham a valorização do indivíduo com a valorização da sociedade, ou do coletivo, e as relações que se davam entre ambos no ambiente urbano. Tratava-se de preservar as questões subjetivas e do indivíduo, ao mesmo tempo em que se fortalecia a comunidade e os laços sociais, ambos se reconhecendo no lugar e contribuindo para sua formação³.

A procura de um sentido da identidade foi um assunto bastante caro à Alison e Peter Smithson. Em relação à forma, na análise da sociedade de seu tempo e das cidades existentes, principalmente de bairros da classe trabalhadora, perceberam que seus habitantes se identificavam principalmente com os espaços não planejados do bairro, importante elemento urbano na vida dessas comunidades populares, oferecendo uma chave para que a identificação ocorresse. Com o desenvolvimento do projeto de *Golden Lane* (1952), o casal elevou a noção de identidade à inter-relação com o território, criando os «territórios de identidade», onde ocorreriam o reconhecimento entre homem e lugar; os espaços de circulação seriam os principais lugares para criar essa noção de identidade. Os níveis de associação espacial que o projeto apresentava eram outro dispositivo para que seus habitantes se identificassem com o espaço - primeiro com sua casa, depois com a rua, depois com o bairro e depois com a cidade (BARONE, 2002). Revelava-se evidente o interesse dos arquitetos pelo aspecto social em seu comprometimento de que comunidades fossem formadas e facilitadas através das formas arquitetônicas e urbanísticas.

O coração da cidade como um lugar de reconhecimento da comunidade colocava em

³ Segundo Barone (2002, p. 188): "A noção de comunidade foi trazida em arquitetura pelos arquitetos do Team 10 de diversas maneiras: pela valorização da ótica do usuário, pela consideração dos aspectos culturais envolvidos em arquitetura, pela leitura da cidade em termos dos diferentes níveis de associação humana, pelo retorno à valorização da rua como espaço de convivência, questões que haviam sido suprimidas pelos CIAM em nome da legitimação de uma solução universal para o problema urbano. A queda da aspiração universalista fez surgir a diversidade nas interpretações dos temas em discussão. Foi essa diversidade que o Team 10 privilegiou e procurou preservar na sua constituição enquanto grupo, como diferença fundamental em relação à vanguarda do período entre guerras."

xeque o centro cívico defendido pelo Movimento Moderno, e que foi apresentado pela geração pioneira no oitavo congresso. Ainda que o espaço público estivesse bastante presente nos debates do urbanismo funcionalista, passava então a ser tratado com a intenção de destacar as relações sociais e a coletividade que ele poderia abrigar; era sobre isso a humanização do espaço urbano defendida pela nova geração. Essa humanização estava ligada também à particularização e caracterização dos espaços, isto é, à consideração e valoração de seus aspectos específicos, próprios de cada lugar, em oposição à uniformização estética. O «Manifesto de Doorn» defendia esse entendimento e consideração integral dos aspectos de uma comunidade, principalmente aqueles que a tornavam singulares em sua forma e em seu uso, bem como do ambiente e região em que estava inserida. Os Smithson e outros arquitetos do *Team 10*, principalmente Aldo van Eyck, desenvolveram uma sensibilidade fenomenológica para com a cidade tradicional, valorizando as particularidades de seus aspectos materiais, sociais e naturais: "[...] a atmosfera, a cor e a luz de cada canto da cidade, as pessoas e as crianças brincando, as árvores, os automóveis, os ônibus e as cabines telefônicas; toda uma série de fenômenos e desenhos urbanos que em cada cidade e cultura são diversos." (MONTANER, 1993, p. 76, tradução nossa).

Esses arquitetos perceberam que tal caracterização não era facilmente alcançada. Na busca por exemplos e referências notaram que os espaços característicos das cidades tradicionais, como seus centros, eram formados por diversas camadas de diferentes períodos de construção, em uma complexidade de temporalidades que só poderia ser alcançada através do decorrer histórico. Essa formação urbana específica era o que atribuía sentido a esses espaços. A questão vinha sendo levantada desde o CIAM VIII, quando foi retomado o tema da monumentalidade. Renovou-se também o interesse pelas praças italianas; para seus defensores, ela era uma boa representação das discussões sobre o centro da cidade e os valores que procuravam retomar para a sociedade do pós-guerra (LAMAS, 2004).

Tal constatação promoveu a revalorização das formas e dos elementos urbanos da cidade tradicional e incitou o debate sobre as possibilidades de combinar as conquistas formais do Movimento Moderno com as lições da estrutura urbana dessas cidades, de modo a guiar as novas formas e as transformações do antigo complexo urbano. Se antes os projetos da primeira geração do CIAM buscavam reestruturar as formas urbanas da cidade tradicional de acordo com os axiomas da cidade funcional, os projetos da nova geração do *Team 10* reconheciam os valores espaciais e sociais do tecido urbano dessas cidades e procuravam um modo de intervenção que estabelecesse conexões e dialogasse com a morfologia urbana e social existente, preocupado com a preservação ou recuperação do patrimônio edificado.

O interesse pelo passado e pelas formas arquitetônicas históricas, sua valorização e o reconhecimento de sua influência no presente foi abordado principalmente pelo arquiteto e membro do *Team 10*, Aldo van Eyck. Ele acreditava nos valores dos edifícios e das cidades antigas, e também dos assentamentos vernaculares, responsáveis por uma experiência

espacial que deveria ser preservada (LIGTELIJN, 1999). A nova arquitetura e o novo urbanismo deveriam não apenas respeitá-los, mas também aprender com suas lições, de modo que criassem novas formas, distintas das tradicionais e alinhadas com os preceitos do modernismo, mas que dialogassem com o patrimônio existente, fruto de um longo e importante processo histórico.

A defesa da cidade tradicional abarcava a preservação de seu patrimônio construído e social. Não apenas os edifícios deveriam ser protegidos da destruição provocada pelo ímpeto de renovação, mas também a malha urbana, as relações entre os elementos urbanos e as relações humanas abrigadas nesses espaços. Van Eyck foi crítico da ideia modernista de que a cidade tradicional deveria ser reorganizada devido a sua caótica estrutura; o caos é inevitável e pode ser positivo (LIGTELIJN, 1999). Ao desconsiderar as estruturas urbanas da cidade tradicional, o urbanismo funcionalista também desconsiderava as estruturas sociais que esses espaços abrigavam, comprometendo e destruindo todo um tecido social na destruição das formas construídas dessas cidades.

[...] nenhuma norma abstrata imposta de cima ou qualquer outro motivo, sanitário ou especulativo, pode ainda justificar a desenfreada destruição de edifícios existentes ou malhas de ruas, nem o que invariavelmente acompanha a demolição de velhas habitações 'obsoletas' ou 'sub-padronizadas': a remoção involuntária de pessoas de seus domicílios, seja sua casa, rua ou vizinhança. (VAN EYCK apud LIGTELIJN, 1999, p. 69, tradução nossa).

Van Eyck considerava essa cidade desenvolvida historicamente, cujo tecido e conglomerado urbano foi aos poucos se constituindo e se complexificando, como o lugar da verdadeira *urbanidade*. Essa qualidade estaria associada não apenas à morfologia urbana, mas também à morfologia social que o tecido abriga, ou seja, às relações sociais que o espaço urbano engendra. O espaço físico das cidades tradicionais era entendido “[...] como padrões concretizados das inter-relações humanas, como expressões construídas dos valores humanos.” (LIGTELIJN, 1999, p. 30, tradução nossa). Por isso possuía críticas ao planejamento urbano moderno e sua ambição de projetar e erguer novas cidades inteiras do chão, como aconteceu com a corrente do Novo Urbanismo, ignorando a riqueza do processo de constituição pelo qual as cidades tradicionais passaram ao longo de décadas, bem como a “[...] parte enriquecedora da contribuição da gente e da vida.” (MONTANER, 1993, p. 32, tradução nossa). As cidades e sociedades anteriores possuíam uma rica herança da qual se deveria partir, tanto em termos formais quanto culturais e sociais.

Sua crítica ao Movimento Moderno englobou o urbanismo funcionalista e a cidade corbusiana. A defesa da cidade tradicional era uma defesa de toda sua estrutura e de todos os seus elementos urbanos; é uma defesa da rua tradicional, suprimida na *Ville Radieuse*, e de seu papel na cidade. Como aponta Barone (2002, p. 125), as ideias de van Eyck caracterizaram um “[...] retorno à noção de rua como espaço público contingente”, ou seja, se na *Ville Vert* de Le Corbusier o espaço livre público assumia a totalidade do território, na

cidade tradicional esse espaço é representado principalmente pela figura da rua tradicional, e que cumpre um importante papel como lugar de identidade e apropriação, onde relações e laços são criados e estabelecidos (BARONE, 2002).

O que importava, assim, eram as relações engendradas e encorajadas pelos espaços, as relações humanas e também aquelas entre os edifícios e a cidade ao seu redor. De forma análoga, almejava-se levar em conta as relações existentes entre cada cidade e sua região; não se tratava mais de pensar projetos universais que pudessem ser alocados em qualquer lugar do mundo, mas justamente de levar em consideração as características de cada aglomerado urbano de acordo com sua localização no território, seus valores culturais, seus habitantes. Em cada edifício ou projeto urbano desenvolvido, Aldo van Eyck demonstrava sua preocupação com o entorno e as características do sítio e do lugar, procurando estabelecer relações respeitadas com o contexto urbano. A questão era tão importante para o arquiteto que ele desenvolveu o que chamou de «conceito de relatividade». Tratava-se de olhar para os espaços sem negligenciar as relações estabelecidas com o mundo ao seu redor: "[...] a coerência das coisas não depende de sua subordinação a um princípio dominante central mas de suas relações recíprocas." (STRAUVEN *apud* LIGTELIJN, 1999, p. 30, tradução nossa). Van Eyck estava alinhado com o pensamento que se desenvolvia em sua época de que não é possível usar os mesmos padrões, quaisquer que fossem - arquitetônicos, culturais, econômicos - para pautar diferentes sociedades e culturas, muito menos usar a cultura ocidental como essa régua padrão. A aceitação da diversidade cultural foi um dos ganhos do desenvolvimento das ciências sociais nas décadas de 1960 e 1970 (MONTANER, 1993).

O novo pensamento defendido pelo *Team 10* estava em sintonia com as questões em suspensão na época. Os arquitetos atuantes no grupo tinham uma grande preocupação com sua inserção no tempo e espaço em que estavam, e procuravam discutir e projetar para a sociedade de seu tempo, bem como para as cidades existentes. Era imprescindível entender as aspirações e necessidades da nova sociedade, seus novos meios de transporte, de comunicação, de consumo etc. E a partir desse entendimento seria possível projetar e construir para essa nova realidade, essas novas cidades e seus habitantes, buscando conceber "[...] 'significativos grupos de edifícios, onde cada edifício é uma coisa viva e uma extensão natural dos outros. Juntos eles farão lugares onde um homem possa perceber o que ele deseja ser.'" (SMITHSON *apud* RISSELADA, 2005, p. 92, tradução nossa). A grande variedade cultural e de realidades da sociedade na época do pós-guerra levou a inúmeras e diferentes respostas por parte dos arquitetos, devido à defesa em projetar de acordo com as especificidades de cada lugar e público. A pluralidade de projetos e questões que foram debatidas pelo *Team 10* é tão vasta quanto a pluralidade de seus membros, em oposição aos dogmas universais que norteavam os trabalhos dos mestres modernos. Há, no entanto, um pano de fundo comum aos arquitetos dessa nova geração, um interesse por temas e debates correlatos que era responsável por transformá-los em um grupo e mantê-los unidos (MONTANER, 1993).

De toda maneira, por trás dessa diversidade de visões existe um laço comum entre todos estes arquitetos, que se expressa em sua visão da cidade – pretendendo recuperar a vida urbana -, da tradição – contemplando-a com respeito, mas com distância, sem fazer nunca citações literais mas interpretando -, da arquitetura – sobre a qual se coloca essencialmente uma revisão formal -, e do papel social do arquiteto. (MONTANER, 1993, p. 34, tradução nossa)

A hibridez de suas propostas deve-se à amplitude de suas referências, o que acabou levando-os a práticas e discursos que por vezes iam em direções opostas, esbarrando em suas contradições. Uma vez nascidos dentro do Movimento Moderno, muitos dos membros não foram capazes de se colocar em contraposição categórica em relação a seus mestres; ainda que apontassem e endereçassem novas questões, os projetos dos Smithson foram frequentemente equiparados aos projetos de Le Corbusier. Outras contradições que possam ser apontadas na vida e obra desses arquitetos pode ser iluminada pela condição ambígua do próprio período em que viveram. Segundo Berman (2007), a modernidade dos anos 1960 pedia por uma postura e atitude ditas «modernas», o que frequentemente coincidia com a superação ou destruição das estruturas tradicionais, ainda que elas também fossem dialeticamente partes importantes da composição dessa modernidade.

Enquanto os arquitetos descendentes do Movimento Moderno propunham seus próprios meios de crítica e de desenvolvimento da Arquitetura e do Urbanismo, ora com a superação ora com a continuação da arquitetura e do urbanismo modernos, a outra vertente de vanguarda seguia uma linha mais historicista, que buscava a reabilitação das formas das cidades tradicionais.

A reabertura para a importância da História da Arquitetura e do Urbanismo, após um longo período de rejeição ao passado nos projetos do Movimento Moderno, estava de acordo com a expansão dos estudos sobre patrimônio arquitetônico e urbanístico, em um “[...] reconhecimento dos conjuntos urbanos e de cidades inteiras como patrimônio mundial.” (LAMAS, 2004, p. 422). Esses arquitetos se deram conta de que as cidades tradicionais possuíam um rico tecido social que era de difícil reprodução. Enquanto os novos espaços projetados falhavam em criar lugares que atendiam tanto as questões estéticas quanto as sociais, a cidade antiga demonstrava suas qualidades formais e de desenho ao mesmo tempo em se mostrava um lugar de abrigo da vida urbana (LAMAS, 2004).

Registrou-se assim uma volta das cidades e centros históricos aos estudos e referências urbanísticas, abandonando a diretriz da arquitetura moderna em transformá-los em centros cívicos, e procurando reconsiderar e reincorporar suas formas urbanas, valorizando todo o contexto social e cultural em sua inserção nos tecidos urbanos. A revisitação das praças italianas e de autores como Camillo Sitte também demonstrou um cenário mais amplo no qual o urbanismo e o desenho urbano dos espaços livres públicos passaram a ganhar

importância nas discussões sobre arquitetura. A cultura italiana destacou-se na abordagem do tema, originária de uma tradição de notórios espaços livres das cidades históricas (MONTANER, 1993).

Segundo Montaner (1993), o reconhecimento da cidade como um «bem histórico e cultural» foi uma das defesas de Aldo Rossi, que publicou uma de suas principais obras, *Arquitetura da cidade*, em 1966. Nesta buscou estudar e compreender a cidade e suas formas, considerando a arquitetura através de suas relações com a cidade e com sua "[...] gestão política, memória, ordenanças, traçado e estrutura da propriedade urbana." (MONTANER, 1993, p. 139, tradução nossa). Tratava-se de considerar o espaço urbano em toda sua complexidade, resultante da sobreposição de temporalidades e períodos de construção distintos e singulares, formando lugares com características e particularidades únicas. O estudo positivo da cidade, segundo Rossi (1998), propunha entender a cidade não apenas como dado material, físico, construído, mas de acordo com sua posição no tempo, entendendo sua história, consciência e memória. Tanto a cidade quanto sua arquitetura são artifícios humanos, e sua criação envolve toda a sociedade, é coletiva.

A arquitetura é a cena fixa das vicissitudes do homem, carregada de sentimentos de gerações, de acontecimentos públicos, de tragédias privadas, de fatos novos e antigos. O elemento coletivo e o elemento privado, sociedade e indivíduo, contrapõem-se e confundem-se na cidade, que é feita de inúmeros pequenos seres que procuram uma acomodação e, junto com ela, formando um todo com ela, um pequeno ambiente mais adequado ao ambiente geral. (ROSSI, 1998, p. 3)

Os anos 1950 e 1960 foram marcados pelo desenvolvimento dos estudos das ciências sociais em campos relacionados ao do urbanismo - como a sociologia urbana, história urbana, geografia urbana, fazendo com que o tema da cidade moderna fosse debatido também por sociólogos, geógrafos, historiadores, antropólogos, economistas entre outros (MONTANER, 1993). Esses profissionais dedicaram seus estudos principalmente à vida urbana - como a consagrada vida urbana de cidades históricas - e os golpes que ela vinha sofrendo por parte do urbanismo racionalista e do planejamento urbano das grandes cidades de então. Entre os principais autores que abordaram o tema e estão apresentados aqui estão Jane Jacobs, com sua obra *Morte e vida de grandes cidades* de 1961, Gordon Cullen, que no mesmo ano publicou *Paisagem urbana*, e Kevin Lynch, que publicou *A imagem da cidade* em 1960, dentre outras obras de influência.

De fato, a aplicação dos conceitos de zoneamento do urbanismo funcionalista na reconstrução e expansão das cidades no período do pós-guerra, bem como nas realizações das novas cidades, revelaram-se no mais das vezes como más experiências urbanas que resultaram em espaços monótonos e vazios social e culturalmente. Para Montaner (1993, p. 82, tradução nossa), "A cidade capitalista desenvolve uma tendência própria para a monofuncionalização que destrói a essência da cidade", ou as relações humanas que animam seus espaços. Ao olhar para as cidades tradicionais e a complexidade de suas relações,

formais e sociais, e de seus significados, cada vez mais o erro de separar as funções da cidade em áreas distintas foi evidenciando-se: "[...] a vida urbana existe ali onde há mescla e sobreposição de funções: residência, trabalho, comércio, lazer, etc." (MONTANER, 1993, p. 82, tradução nossa).

Alguns dos principais nomes em defesa da vida urbana das cidades tradicionais pareciam concordar com a importância da sobreposição de usos. Tanto Gordon Cullen (1993) como Jane Jacobs (2000) criticaram o aumento das buscas, por parte de grande parte da população, dos bairros exclusivamente residenciais, com a tipologia das casas unifamiliares isoladas no lote, com jardim por vezes na frente e nos fundos do lote. O tipo edilício e a localização dessas casas procuravam se afastar dos inconvenientes dos grandes centros urbanos, cada vez mais populosos e adensados, como o barulho, a sujeira, a poluição; posicionamento que Jacobs (2000) acusou de negar as qualidades fundamentais da cidade, tendo como grandes idealizadores Howard e seus adeptos, acusados pela autora de descentralizadores, como Clarence Stein, Henry Wright, Catherine Bauer. Foi a procura por tal tipologia residencial e urbana que ocasionou na grande expansão dos subúrbios observada nesse período. Para a autora, a atitude, no entanto, era nociva à vida social urbana que se dava nos espaços livres públicos das cidades, animados pela sobreposição de funções.

Para Jacobs (2000), uma região exclusivamente residencial resultante do zoneamento estrito não conseguia sustentar atrativos suficientes para que as pessoas utilizassem suas ruas, mais especificamente, suas calçadas. Por outro lado, uma região de apenas comércio também podia se mostrar enfadonha. A criação de *shopping centers* e de centros culturais "[...] encobrem a exclusão do comércio – e também da cultura – da vida íntima e cotidiana das cidades." (JACOBS, 2000, p. 3). O que levava essas áreas monofuncionalizadas à decadência. A mistura de residências, lojas comerciais diversificadas, restaurantes, bares, escritórios, instituições públicas e áreas livres, que funcionassem ainda em diferentes turnos, seria a maneira mais eficaz de garantir que os espaços públicos, principalmente as ruas, que compunham determinada porção da cidade fossem utilizadas por todo tipo de gente, realizando as mais diversas atividades, em variadas horas do dia. E essa era, para a autora, a chave da vitalidade urbana (JACOBS, 2000).

Prática frequente em sua obra, Jacobs (2000) deu exemplos de áreas onde a monofuncionalização e a sobreposição de usos aconteciam. Acerca da primeira, citou o caso de *Morningside Heights*, em Nova York, no qual o planejamento urbano moderno havia aplicado suas premissas e a área se caracterizava como um bairro exclusivamente residencial. Os luxuosos apartamentos, no entanto, habitavam uma área que se revelara insegura e decadente; segundo Jacobs (2000), devido à exclusão, por parte do zoneamento, de outros usos, a fim de que estes não atrapalhassem o sossego dos residentes de classe média e alta. Sobre a sobreposição de funções, descreveu o exemplo de *North End*, em Boston, denominada como uma área de cortiços na qual vários usos se sobrepunham: comércio e residências

dividiam o espaço, que era próximo de indústrias, e possuía poucas áreas verdes. Para a autora, contrariando o pensamento dos planejadores urbanos, a área mostrava-se muito bem sucedida, com uma vida urbana plena, pessoas nas ruas, à porta das casas, crianças brincando, um sentimento de comunidade e uma baixa taxa de criminalidade. Jacobs (2000) acusou os urbanistas de cometerem grave equívoco ao condenarem a apropriação dos espaços livres «informais» da cidade - como ruas, esquinas, soleiras de portas, escadas - pelas pessoas e suas atividades triviais e cotidianas. Os planejadores viam tal ocupação como um sinal da falta de espaços planejados com propósitos sociais e de lazer, e sobre o assunto afirmavam: " 'Costumo vir até aqui só para andar pelas ruas e sentir esse clima maravilhoso das ruas, alegre. [...] Mas claro que a gente vai ter de acabar reurbanizando o bairro. Temos de tirar essas pessoas das ruas.'⁴ " (JACOBS, 2000, p. 9).

Uma das principais críticas de Jacobs (2000) ao urbanismo funcionalista e ao planejamento urbano de sua época era a mesma dos arquitetos do *Team 10*; a autora acusava-os de se apoiarem em dados abstratos, e de não olharem para a cidade real, seu funcionamento na prática e suas questões. Como o exemplo acima, esses técnicos olhavam para as cidades existentes e não compreendiam sua ordem urbana, acreditavam-na caótica, e assim trabalhavam para impor-lhes uma outra ordem, ignorando a complexidade de suas estruturas sociais, seu funcionamento e suas reais necessidades. Para Jacobs (2000, p. 14), "[...] há um aspecto ainda mais vil que a feiúra ou a desordem patentes, que é a máscara ignóbil da pretensa ordem, estabelecida por meio do menosprezo ou da supressão da ordem verdadeira que luta para existir e ser atendida." O maior triunfo e a grande pretensão da obra de Jane Jacobs foi ter olhado para as cidades existentes, a metrópole real de Nova York, naqueles bairros que abrigavam uma rica e punjante vida urbana, buscando "[...] entender a intrincada ordem social e econômica sob a aparente desordem das cidades." (JACOBS, 2000, p. 15).

Gordon Cullen representa outra vertente pela qual se criticou o planejamento urbano moderno, retomando a admiração e entusiasmo pela cidade tradicional e sua morfologia. O autor foi bastante crítico às cidades construídas no período do pós-guerra na Inglaterra, principalmente as *New Towns*, acusando-as de se prestarem a uma desurbanização que, ocupando uma grande área descampada com uma baixa ocupação construtiva e populacional, não era capaz de criar uma cidade. Do mesmo modo como criticou a suburbanização, acusava as pessoas de quererem fugir das cidades, criando aglomerados cada vez mais dispersos e desconectados no território, assim como bairros monofuncionalizados e de baixa densidade, resultando em uma «febre de dispersão». O que iria contra a essência da cidade e do urbano (CULLEN, 1993).

Uma das características essenciais de um aglomerado traduz-se num encontro de pessoas e serviços tendente a gerar um «calor cívico». Por muito sobreocupadas,

⁴ Trata-se da transcrição, por Jane Jacobs, da fala de um planejador amigo seu, ao visitarem juntos o bairro de *North End*.

sombrias, sujas e asfixiantes que sejam as cidades mais antigas, na sua maioria mantêm essa virtude, que representa o elemento essencial sem o qual uma cidade não será cidade, e com o qual a falta de ar é um mal menor chamemos-lhe a «essência» do urbano. Onde se encontra nas novas cidades? Ou será que as novas cidades são concebidas como negativo das cidades tradicionais, e portanto como negativo da «essência» urbana? (CULLEN, 1993, p. 137)

Enquanto as cidades tradicionais eram criadas de acordo com o desejo das pessoas de viverem próximas, devido as suas necessidades sociais, o que seria a «essência do urbano», Cullen (1993) apontou como as novas cidades eram concebidas para que as pessoas não se encontrassem, mas, ao contrário, pudessem viver isoladas umas das outras, sozinhas no espaço; o que configurava um "[...] paradoxo do isolamento concentrado [...]" (CULLEN, 1993, p. 137). No entanto, as eventuais dificuldades da convivência muito próxima de pessoas nos grandes centros urbanos seriam compensadas pelas benesses da vida urbana, cosmopolita que esses oferecem. Para Cullen (1993, p. 78): "Uma vida social levada a sério [...] aceita com a mesma naturalidade as vantagens da convivência e seus inconvenientes. O balanço final revela-se compensador."

Segundo Cullen (1993), todas as vezes que o planejamento urbano teve a oportunidade de levantar cidades do chão, com total liberdade de ação, ele optou por estabelecer traçados de ruas ortogonais, e estabelecer regras de simetria e concordância para criar um conjunto homogêneo e equilibrado, de traçados sempre interligados e coesos e construções de mesmo estilo. O autor defendia uma oposição e uma fuga ao convencionalismo, que ele acreditava ser responsável pela padronização da construção de edifícios e de cidades, negligenciando as características particulares de cada lugar. Enquanto que essa padronização e homogeneidade eram geradoras de tédio, a diversidade e a heterogeneidade eram capazes de gerar animação e surpresa.

Segundo Cullen (1993), assim como uma cidade é mais do que a junção de todos os seus habitantes, a paisagem urbana também é mais do que a junção de todos os edifícios de uma cidade. A reunião de pessoas cria "[...] um excedente de bem-estar e de facilidades [...]" (CULLEN, 1993, p. 9) que justifica a escolha delas em constituírem uma comunidade para viver, e de maneira análoga o conjunto de edifícios cria um "[...] poder de atração visual [...]" (CULLEN, 1993, p. 9) que culmina na arte da paisagem urbana. A cidade então é uma composição de todos os seus elementos - dos mais importantes aos mais banais, dos edifícios, ruas, praças, solo, céu, árvores aos letreiros, luminárias, placas, sinais etc - e forma-se a partir da relação que esses elementos estabelecem entre si. A arte da paisagem urbana é pois uma arte do ambiente urbano, ou uma arte do relacionamento entre esses componentes, que visa combiná-los e compô-los "[...] de maneira a despertarem emoção ou interesse. Uma cidade é antes do mais uma ocorrência emocionante no meio-ambiente." (CULLEN, 1993, p. 10).

O que Cullen (1993) procurou destacar é que cada um dos elementos que compõem a cidade não pode ser visto, concebido ou pensado de forma separada ou independente do

resto do conjunto. E quando colocados em conjunto, relacionando-se entre si de formas complexas, tem-se um resultado mais emocionante do que tais elementos conseguiriam provocar separadamente, mesmo que depois se somasse as reações à cada um. Assim, o principal objetivo de seu livro é explorar as relações entre os elementos que compõem o cenário urbano, tentando integrar esses elementos que estão desconexos na cidade na composição do todo, quase como se tratasse da composição de um quadro tridimensional. Assim, defendeu que seu livro compunha-se, essencialmente, de «exemplos de ligação e conexão». E tal cenário deveria ser formado pensando, principalmente, no percurso proposto e no impacto estético e emocional que ele causaria naqueles que percorrem as ruas e demais espaços públicos da cidade, os pedestres, seus usuários mais importantes.

No caso do conjunto, imaginemos o percurso do transeunte: ao afastar-se pouco a pouco dos edifícios depara, ao virar de uma esquina, com um edifício totalmente inesperado. É normal que fique surpreendido ou até mesmo espantado; mas a sua reação deve-se mais à composição do grupo do que a uma construção específica. (CULLEN, 1993, p. 9)

Cullen (1993) afirmou que o impacto emocional que o espaço causava nas pessoas, seus usuários, realizava-se através de três vias: a visão, o lugar e o conteúdo. O lugar estava relacionado ao corpo no espaço, às sensações e relações que eram reveladas de acordo com a posição em que se encontrava no espaço, por exemplo, se o corpo estava dentro ou fora, isto é, em um espaço aberto ou fechado. O corpo possuiria o tempo todo a percepção de sua posição relativa ao espaço, e era através dela que ele se identificava com o seu entorno. As sensações espaciais que o percurso oferecia e o sentido de identificação com o local deveriam sempre ser levadas em conta no planejamento das cidades. O conteúdo dizia respeito à própria matéria de que era feito o espaço urbano, suas características e qualidades, o que o constituía. O espaço podia ser feito de diferentes cores, texturas, tamanhos, materiais. A heterogeneidade da cidade, sua composição com diferentes traçados viários e estilos arquitetônicos, era maior quanto mais velha fosse. Diferentes períodos de construção resultavam em diferentes cidades sobrepostas, que se mesclavam e se relacionavam, complexificando-se (CULLEN, 1993).

A análise urbana de Gordon Cullen (1993) dialogava com aquela feita por Camillo Sitte: o arquiteto olhou para as cidades tradicionais da Europa e buscou dar exemplos das composições urbanas que defendia. Seu interesse pelas cidades históricas estava inserido na reascensão desta como um bem precioso, insubstituível e de grande valor, cujos centros comprovavam um potencial inequívoco para a utilização social e a vida coletiva (LAMAS, 2004). Não apenas a análise referencia a obra de Sitte; a obra *Paisagem Urbana (Townscape)* era parte de um movimento que defendia as qualidades pitorescas na construção das cidades, tendo como exemplos a intrincada estrutura urbana das cidades medievais, e a importância dos efeitos estéticos dos cenários urbanos, criticando a preponderância da técnica na construção desses espaços. Segundo Montaner (1993), no urbanismo britânico

dos anos 1950, durante a construção das *New Towns*, ficaram explícitas as duas correntes urbanísticas que se destacavam no período: por um lado, aquela que vinha do Movimento Moderno, participante dos CIAMs, e que desenvolvia uma arquitetura cujas formas remetiam ao racionalismo de Le Corbusier, e à linguagem brutalista; por outro lado, estava a vertente mais historicista que se opunha à abstração da racional urbanística moderna, e que defendia a morfologia das cidades tradicionais.

Contemporâneo a Jane Jacobs e Gordon Cullen, Kevin Lynch (1980) acreditava que a forma da cidade influenciava o comportamento social e psicológico de seus habitantes, podendo ser geradora de bem-estar, assim como de experiências desagradáveis. Lynch (1980) acreditava no poder que um espaço urbano agradável pode exercer na vida de seus habitantes; as pessoas frequentemente “Não se apercebem do que uma estrutura pode significar em termos de satisfação diária, de abrigo para a sua existência, ou como um prolongamento do sentido ou riqueza do mundo.” (LYNCH, 1980, p. 12). De forma distinta de Cullen, porém, trabalhou de forma mais abrangente a escala da cidade, ainda que se baseando na maioria das vezes no ponto de vista do pedestre.

Kevin Lynch (1980) analisou as formas urbanas das cidades de Boston, Jersey City e Los Angeles e os efeitos que causavam em seus habitantes. Para o autor, essa era “[...] uma das pedras mestras do design urbano.” (LYNCH, 1980, p. 25). Para conseguir tal feito, entrevistou os habitantes de tais cidades, interessado nas imagens mentais que eles tinham do espaço urbano. O entendimento de como esta imagem da cidade era construída, como ela afetava os cidadãos e como ela poderia ser útil à prática urbanística são talvez os principais temas da obra. Pode-se pensar na imagem da cidade como o resultado da percepção do espaço urbano pelos sentidos de cada habitante, ainda que o resultado seja uma composição de fragmentos; “Todo o cidadão possui numerosas relações com algumas partes da sua cidade e a sua imagem está impregnada de memórias e significações.” (LYNCH, 1980, p. 11).

De fato, para Lynch (1980), a imagem da cidade era talvez tão importante quanto sua forma física. A cena urbana era composta pelos elementos físicos da cidade - seus prédios, ruas, praças etc - e também pelas pessoas e atividades que essa abrigava; ambos eram importantes e desempenhavam papéis ativos. As pessoas não apenas usufruíam do espaço físico já dado e concebido, mas ajudavam a compor a imagem da cidade com sua percepção do mundo; a cidade assim não possuía uma existência independente de seus habitantes, mas era objeto de sua percepção.

À capacidade de um determinado objeto produzir uma forte imagem mental em seu observador, uma imagem viva e consistente e que pudesse auxiliá-lo no desvendar do espaço físico, Lynch (1980) deu o nome de imaginabilidade. Um espaço urbano que possuísse essa qualidade também poderia ser mais facilmente identificado e estruturado visualmente pelo seu observador. Pode-se traçar aqui um paralelo com Cullen: Lynch valorizava a complexidade do conjunto urbano como meio de criar uma imagem forte, capaz de instigar a percepção e

o interesse: "Uma cidade altamente imaginável (aparente, legível ou visível), neste sentido particular, pareceria muito bem formada, distinta, notável; como que convidaria os olhos e os ouvidos a uma maior atenção e participação." (LYNCH, 1980, p. 20).

Dentre as características que influenciavam a imaginabilidade, a forma assumia uma posição de importância, expressando algumas das principais funções de uma cidade, como por exemplo a circulação. De fato, a forma aparece como um importante tema nos estudos de Lynch (1980). Seu método consistia na aplicação de entrevistas aos habitantes de três cidades norte-americanas - Boston, Jersey City e Los Angeles, com o objetivo de apreender as memórias imagéticas que cada um possuía de sua cidade e espaço, analisando principalmente os itens que apareciam repetidas vezes, demonstrando sua importância para a imagem mental da cidade. A partir de tais entrevistas, o autor constatou que a imagem urbana era composta pelos seguintes elementos: vias, limites, bairros, cruzamentos e elementos marcantes. A fácil identificação desses elementos e sua organização dentro de um todo, de uma estrutura maior que fosse legível e coerente, constituíam a clareza ou legibilidade da paisagem urbana. E tudo isso contribuía positiva ou negativamente nas sensações que o espaço provocava em seus usuários: "A imagem de um bom ambiente dá, a quem a possui, um sentido importante de segurança emocional. Pode estabelecer uma relação harmoniosa entre si e o mundo exterior. Isto é o inverso do medo que deriva da desorientação [...]" (LYNCH, 1980, p. 14 e 15).

Lynch (1980) observou a especial atenção que seus entrevistados deram às ruas; junto com vias e canais que constituem a malha urbana, elas formavam o esqueleto da imagem da cidade. Devido à sua aparente continuidade infinita, elas possuíam uma força na imagem mental que as tornavam importantes na hierarquia da estrutura urbana. Suas características possuíam o potencial de dar coesão e de unificar a paisagem urbana, bem como de tornar algumas vias mais significativas na imagem da cidade. A identificação do espaço urbano pelo habitante significa-o como lugar (LYNCH, 1980).

As ruas [...] constituem os meios mais significativos através dos quais o todo pode ser organizado. As vias-chaves deveriam ter uma qualidade particular capaz de as demarcar dos canais circundantes: a concentração de qualquer hábito ou atividade ao longo das suas margens, uma qualidade espacial característica, uma textura especial do pavimento ou das fachadas, uma estrutura particularmente clarificadora, um conjunto único de cheiros ou sons, um pormenor típico ou um modo próprio de distribuição das plantas. (LYNCH, 1980, p. 108)

O desenvolvimento das ciências humanas e sua influência nos estudos das cidades, bem como as críticas ao sistema capitalista e os problemas ambientais consequentes do desenfreado desenvolvimento econômico que começavam a aparecer, levaram a grandes questionamentos e mudanças de mentalidade. Passou-se a valorizar a cultura popular, como no caso das arquiteturas vernaculares, colocando os saberes do arquiteto em segundo plano, e não mais como preponderante sobre todos os outros. Os estudos de especialistas

de outras áreas sobre as cidades, como Jane Jacobs, mostraram a mudança na centralidade das discussões de questões mais arquitetônicas e de desenho urbano para questões mais específicas de cada lugar, como sua cultura, sociedade, economia, geografia e história (MONTANER, 1993).

○ EMBATE ENTRE AS VELHAS RUAS E A NOVA MOBILIDADE

A chamada revolução do automóvel se deu nas cidades dos Estados Unidos ainda na década de 1920, quando este se tornou acessível a uma grande parte da população; em 1927, quase um quinto dos estadunidenses já o possuía. Cerca de quarenta anos depois, superadas a Grande Depressão e a recessão ocasionada pelas Guerras Mundiais, a ascensão do carro chegava à Europa (HALL, 1995). Essa revolução na mobilidade de grande parte da população não apenas modificou seu estilo de vida, mas também causou grandes impactos nas antigas estruturas das cidades tradicionais, com uma malha de ruas muitas vezes originária de cidades medievais, e portanto incompatíveis com a nova condição de tráfego exigida: “Esse volume sempre crescente do tráfego do automóvel ocorreu sobretudo em ruas urbanas comuns, que foram alargadas e melhoradas para fazerem face à torrente.” (HALL, 1995, p. 330).

Segundo Hall (1995), o problema da invasão das estruturas históricas pelo automóvel tornou-se central em um grande número de cidades, e a conciliação entre o crescente número de carros e o tecido urbano histórico era desafiadora. A disseminação do transporte individual motorizado nos Estados Unidos levaram à construção de inúmeras infraestruturas urbanas para acomodar o crescente tráfego rodoviário. Viadutos, pontes, acessos, estradas, vias expressas e outras grandes obras voltadas ao tráfego marcaram a cidade de Nova York no começo do século XX, sob o protagonismo do ideário representado por Robert Moses. As vias expressas construídas por Moses, exclusivamente pensadas e projetadas para os usuários de carros, cortavam o coração de bairros consolidados, dilacerando quarteirões bem constituídos e ocupados, muitas vezes deixando um rastro de decadência por onde passavam. Segundo Berman (2007), foi o caso da via expressa Cross-Bronx, construída entre a década de 1950 e 60; a obra desalojou milhares de pessoas e abalou o bairro em sua economia, comércio, segurança, identidade e em sua vitalidade. *[il. 2.1]*

Dentre os exemplos de cidades nos Estados Unidos, o caso de Los Angeles se mostrou radical. Com um número de carros equivalente a dois quintos da população já na década de 1930, e um sistema de transporte público ineficiente, a subordinação da mobilidade ao tráfego automobilístico levou a duras consequências: no estilo de vida, na malha viária, na expansão urbana. Essa última era direcionada pela construção de autoestradas; a cidade crescia na mesma direção de suas vias expressas. A área central sofreu um processo de

saturação de suas vias, e houve uma fuga de suas atividades comerciais (HALL 1995).

As autoestradas e outras medidas para solucionar o conflito entre automóvel e estrutura urbana tradicional eram por vezes vistas de forma positiva, como no caso da Inglaterra. Para Hall (1995), os planos para Grande Londres de Abercrombie propunham autoestradas para dar vazão ao aumento do tráfego de carros e descongestionar a malha viária, ao mesmo tempo que viam nelas uma marca da modernidade. As propostas das *New Towns* para descentralização da grande metrópole londrina, que descendiam da concepção de cidade-jardim howardiana, visavam minimizar a incompatibilidade entre automóveis e tecido urbano, acreditando que "[...] o conflito era evidente mas suscetível de uma concreta e até mesmo elegante solução." (HALL, 1995, p. 364).

Entretanto, Kevin Lynch (1980), em suas entrevistas com moradores de cidades norte-americanas, constatou que essas autoestradas frequentemente tinham o efeito oposto: ao invés de criarem identidade para o espaço urbano, elas eram geradoras de confusão, e não tinham uma nitidez e clareza na imagem mental das pessoas. Dependendo do ponto de vista, elas podiam ser artérias de comunicação - para o motorista que dirige por elas - ou poderiam também constituir barreiras no espaço urbano - principalmente para pedestres e usuários do sistema de ruas antigo. Sua desconexão com o tecido urbano ficava ainda mais evidente quando eram descritas como estando "fora" da estrutura da cidade, muito embora a cruzasse, como no caso de Boston. No caso de Los Angeles, a imagem da autoestrada era recorrente aos entrevistados: "[...] esta era a experiência cotidiana – por vezes excitante, normalmente tensa e cansativa." (LYNCH, 1980, p. 51). [il. 2.2]

O mais marcante parecia ser "[...] o domínio visual das ruas e sua importância chave, como sendo a rede através da qual as pessoas põem o seu meio ambiente à prova." (LYNCH, 1980, p. 54). A clareza da imagem do sistema viário era determinante no sentido de orientação do habitante da cidade, e neste quesito as ruas da cidade tradicional, ao rés do chão, pareciam se sair melhor, possuindo uma maior identidade e integrando-se ao restante da malha, enquanto as autoestradas desapareciam das imagens mentais. Seu uso exclusivo de circulação também ajudava a criar a impressão de lugares apenas de passagem em cidades onde eram muito recorrentes, como Jersey City (LYNCH, 1980).

Com a primeira onda de crescimento dos automóveis na década de 1920, nos Estados Unidos, veio a primeira resposta da teoria urbanística a fim de propor soluções ao conflito entre os automóveis e as estruturas urbanas tradicionais. A teoria de Le Corbusier para criar cidades adequadas à mobilidade do automóvel mostrou-se incompatível com a rua historicamente constituída da cidade tradicional. Já com a segunda onda de expansão do tráfego rodoviário, acontecida na Europa a partir dos anos 1950, a resposta das teorias urbanísticas veio através de uma nova geração que reivindicava uma posição diferente dos antigos mestres frente aos desafios da nova sociedade do pós-guerra. Entre os principais arquitetos dessa vanguarda estavam os membros do grupo *Team 10*. A expansão urbana

e demográfica vivida no período pós-segunda guerra obrigou-os a enfrentar as questões urbanas das novas metrópoles que se formavam, dentre as quais a questão da malha urbana e da mobilidade era uma das mais centrais.

Críticos da abordagem le corbusiana, esses arquitetos, entre os quais principalmente Alison e Peter Smithson, consideraram as qualidades da rua tradicional, dentre elas a constituição de um espaço de reconhecimento e de criação de vínculos sociais. Segundo Frampton (FRAMPTON *apud* ANDERSON, 1981, p. 319, tradução nossa), "[...] plenamente conscientes no começo dos anos cinquenta da vitalidade sociocultural da rua [...]", os arquitetos procuraram defender a rua da cidade tradicional e propor soluções que dialogassem com sua morfologia urbana, enfrentando os desafios de buscar por formas que atendessem às demandas desse novo cenário imposto.

*O que faltou nesta apreciação da rua foi uma ideia convincente de como poderia criar-se uma forma genérica deste tipo em um meio predominantemente megalopolita. A partir desse momento, podemos ver no trabalho dos Smithson, e no do Team 10, um mal coordenado esforço para inventar essa forma. (FRAMPTON *apud* ANDERSON, 1981, p. 319, tradução nossa)*

Fascinados com a popularização do automóvel, que se revelava principalmente a partir da década de 1950 na Inglaterra, e sua potencialidade de revolucionar a mobilidade urbana da grande massa de pessoas, os arquitetos Alison e Peter Smithson dedicaram-se a grandes projetos urbanos que acreditavam ser capazes de abrigar essa inédita condição da sociedade. Ao mesmo tempo em que reconheciam o potencial destrutivo que os automóveis tinham em relação à malha da cidade tradicional, defendiam a criação de novos elementos urbanos que permitissem o crescimento e transformação das cidades sem que resultassem em uma ruptura com a cidade tradicional, como acontecera com o urbanismo dos CIAM, e sim que se conectassem às cidades existentes e funcionassem junto com elas. Desse modo, os arquitetos buscaram projetar novas estruturas para expandir as cidades, assim como intervenções capazes de transformar a estrutura urbana existente, adequando-as para a nova situação da sociedade do pós-guerra. [il. 2.3]

O desafio colocado por esse cenário foi trabalhado no Estudo para Vias Londrinas (*London Roads Studies*), realizado em 1959, no qual os Smithson propuseram um sistema de vias elevadas de grandes proporções, que seria o modo viável para acomodar o novo volume do transporte rodoviário. Como grandes e permanentes estruturas de transporte que eram, os arquitetos acreditavam em sua capacidade de criar identidade urbana e uma nova imagem da cidade, auxiliando em seu processo de reconstrução. Entre suas referências estavam as autoestradas americanas de Robert Moses, bem como as grandes obras de infraestruturas viárias das cidades norte-americanas. A defesa de Peter Smithson dos automóveis e de suas infraestruturas estavam ligadas a um fascínio e à visão do automóvel como responsável por criar novos padrões de movimento e novos modos de percepção e experiência do espaço: "Eles são em si espetáculos e também plataformas para se ver deles." (SMITHSON *apud*

RISSELADA, 2005, p. 76, tradução nossa). [il. 2.4]

No entanto, a tarefa de abrir grandes faixas no aglomerado urbano para construir autoestradas colocava questões sobre as condições da integração entre a nova estrutura e o tecido da cidade existente. A velha malha da cidade sofreria diversas demolições para conseguir abrigar tal sistema viário, tendo o seu tecido rasgado pelas novas estruturas, em um evidente contraste entre a escala da cidade e da intervenção. O gesto remetia não apenas às reformas de Haussmann como às ações de Le Corbusier em propostas como as do Rio de Janeiro e São Paulo. A ampla escala de destruição colocava em evidência a contradição entre discurso e prática, e a negligência com a memória urbana e com o valor que os antigos tecidos de cidades históricas carregavam.

Entretanto, enquanto essas vias elevadas representavam uma solução para acomodar o fluxo do tráfego rodoviário que aumentava vertiginosamente, o reconhecimento das qualidades da rua tradicional e a valorização de seu papel social dentro da estrutura da cidade levaram os Smithson à proposta da «rua aérea» (*street-in-the-air*) no projeto de *Golden Lane* (1952). Representante de um novo conceito de rua, tratava-se de uma que não apenas abrigasse a circulação dos pedestres no interior do conjunto de edifícios de habitações, como também reproduzisse a rua pública da cidade tradicional e seus vínculos sociais. Talvez inspirados pela rua tradicional com a qual se encantaram em *Bethnal Green*, propuseram transformar esses lugares em espaços de encontro e de associação humana, abrigo da vida pública da comunidade formada pelos habitantes desse conjunto de habitações. A «rua aérea» seria ocupada não apenas pelo fluxo de passagem, mas seria um destino em si mesma; lugar da brincadeira das crianças, lugar de comércio através de vendedores ambulantes, lugar de vivência coletiva e identificação (VIDOTTO, 1997).

A rua aérea fora projetada como uma galeria de grandes dimensões, abrigo da atividade social do conjunto, principalmente nos pontos de cruzamento das plataformas, ou níveis, que teriam um pé-direito triplo afim de marcar esses espaços e torná-los convidativos; não eram assim meros corredores do conjunto de habitações, mas um sistema de circulação dos transeuntes, com a pretensão de interligar todo o conjunto com o entorno da cidade, e estender a rua da cidade tradicional para dentro deste. Ao trazerem essas ruas para o limite do edifício, deixando aberta sua lateral, os arquitetos criavam também visibilidade, tanto da cidade para aqueles que a utilizassem, quanto para aqueles que observassem do nível do chão as atividades que abrigavam. Para Dirk van den Heuvel (HEUVEL *apud* RISSELADA, 2005), o cotidiano da vivência urbana que se daria nessas ruas aéreas estamparia as fachadas desses conjuntos, transformando-as em uma espécie de “[...] decoração urbana que celebra a vida de rua urbana.” (RISSELADA, 2005, p. 30, tradução nossa). [il. 2.5][il. 2.6]

A grande diferença entre o discurso dos Smithson defendendo a rua da cidade tradicional e o discurso de Le Corbusier declarando sua morte, diminui consideravelmente quando se olha para as formas apresentadas. A rua aérea de *Golden Lane* tem semelhanças inegáveis

com a *rue intérieure* da *Unité d'Habitation* de Marselha. Apesar das diversas críticas que o *Team 10*, e principalmente os Smithson, tinham contra o urbanismo funcionalista do Movimento Moderno, eles não foram capazes de romper completamente com os paradigmas dos mestres da geração que os antecedeu. Talvez por terem se desenvolvido dentro do cerne do movimento, faltou-lhes a percepção do olhar de quem está fora, a uma distância relevante e significativa para fazer a crítica. Como apontou Frampton (FRAMPTON *apud* ANDERSON, 1981), essa contradição se revelou ainda na incapacidade de Alison e Peter Smithson em criar uma rua que tivesse uma forma e um significado que desse continuidade à rua da cidade tradicional, que desdobrasse essa em sua condição morfológica e fenomenológica.

*O fato que de os Smithson não foram capazes nesta época de advertir os limites existenciais e fenomenológicos da rua em si, ou seja, sua continuidade adjacente com o solo e sua dupla lateralidade, não apenas assinala até que ponto se viram condicionados pela racionalidade abstrata do Movimento Moderno; nos descobre da mesma forma outro dilema com o qual se tem enfrentado a arquitetura dos últimos dez anos. [...] A grande quantidade de especulações arquitetônicas dos últimos vinte anos é prova evidente de que esta dicotomia resultou em ocasiões na aparição de uma série de modelos poéticos mas muito pouco operativos, dos que são boa parte os muitos projetos do Team 10 correspondentes a este período. (FRAMPTON *apud* ANDERSON, 1981, p. 319 e 320, tradução nossa)*

A dificuldade em abrigar a massa de automóveis dentro da cidade tradicional revelou a incompatibilidade entre a robusta infraestrutura que o tráfego rodoviário demandava e a complexa rua tradicional, responsável por acolher as pessoas e suas atividades. A busca por um modelo urbano que conciliasse esses elementos se mostrou extenuante, e seus resultados frequentemente desastrosos: "[...] como em grande parte de nossa realidade urbana cotidiana, os dois territórios impermeáveis que representam a autovia e a rua pedonal tendem a impor-se um ao outro, sendo invariavelmente o primeiro a força dominante." (FRAMPTON *apud* ANDERSON, 1981, p. 320, tradução nossa). Como foi o caso do projeto *Hauptstadt Berlin*, feito pelo casal Smithson para uma competição de reconstrução do centro de Berlim em 1957-58, em associação com Peter Sigmond, e que tinha como principal elemento uma imponente plataforma para pedestres que se estende acima da cidade existente. A ideia principal era dar a mesma liberdade de movimento para pedestres e automóveis, o que resultou na separação dos dois fluxos. Em sua crença de que a cidade de seu tempo deveria acolher ambas as mobilidades - motorizada e pedonal, seus projetos frequentemente tentavam conciliar as necessidades desses dois personagens, cujos modelos de circulação pediam por conceitos estéticos distintos (VIDOTTO, 1997). [il. 2.7][il. 2.8]

Para cada uma das mobilidades havia um tecido urbano correspondente, e ambos se desenvolviam em paralelo, cada um a seu nível. Para o automóvel foi destinado o tecido urbano da cidade existente com uma grelha regular de ruas paralelas e perpendiculares, mais adequada ao tráfego rodoviário. Para o pedestre, o casal projetou uma grande estrutura que se desenvolvia acima do aglomerado urbano, um deque elevado com pontos

de conexão com a cidade embaixo. Acompanhando o fluido e intermitente movimento das pessoas, o deque possuía um desenho muito mais irregular que o padrão de ruas dos carros, formando uma plataforma que se estreitava e se expandia continuamente. Sobre a diferença das duas mobilidades, os arquitetos disseram: "A estética dos carros está em ruas de tráfego de velocidade reduzida com cruzamentos em ângulo reto controlados por semáforos e a de pedestres é a liberdade de movimentar-se por ruas não paralelas com alargamentos, estreitamentos e cruzamentos oblíquos." (SMITHSON *apud* VIDOTTO, 1997, p. 64, tradução nossa).

Enquanto arquitetos como os Smithson viam o automóvel e as mudanças acarretadas na mobilidade de forma positiva, buscando formas de adaptação com as cidades existentes, outros arquitetos eram muito menos tolerantes quanto às consequências do crescente tráfego rodoviário. O arquiteto Rob Krier (1981) foi um deles, acusando o automóvel de invadir as ruas das cidades tradicionais e expulsar todos os seus outros usuários. Krier (1981) defendia as formas urbanas da cidade tradicional, e apontava que suas ruas haviam sido desenhadas na escala do homem, do cavalo e da carruagem, portanto incompatíveis com a escala exigida pelo crescente número de carros. A rua deveria ser o lugar das pessoas e de suas atividades, bem como do transporte público; esses personagens eram capazes de estabelecer relações com o entorno enquanto circulavam em seu ritmo próprio pelas ruas da cidade, ao passo que o carro e sua velocidade eram indiferentes à paisagem que atravessavam. As ruas da cidade histórica eram elementos cheios de significados, parte de uma complexa estrutura de relações espaciais; para Krier (1981, p. 19), "O carpete de asfalto, básico para a circulação rodoviária, ainda é chamado de rua, embora não corresponda mais ao conteúdo que antes tinha o termo."

Outros arquitetos não conseguiram prever um encontro entre essas duas estruturas que fosse favorável para ambas. Gordon Cullen (1993), em sua clara defesa da estrutura urbana da cidade tradicional, reforçou a incompatibilidade de ambas; a cidade de ruas e edifícios compactos, voltados à circulação e ao fruir do pedestre, com a formação de largos e recintos, deveria estar separada de uma periferia voltada aos outros meios de transporte e suas infraestruturas - as amplas estradas, os galpões, os estacionamento, os pátios de manobra etc. Na tentativa de mesclar esses dois mundos, a desorganização gerada era prejudicial para todos os usuários. [il. 2.9]

Na esforço de incorporar o automóvel na cidade tradicional, frequentemente viu-se as formas urbanas históricas serem, se não destruídas, parcialmente desrespeitadas. Aldo van Eyck, bastante preocupado com a preservação dessas formas, destacou-se por uma abordagem no sentido oposto. Ao se deparar com um plano urbano da municipalidade de Amsterdam que consistia na demolição do quarteirão existente e na construção de uma autoestrada, propôs como alternativa a recuperação do tecido urbano original, juntamente com as ruas tradicionais da cidade e suas quadras de casas. O plano urbano *Nieuwmarkt*

Renovation, de 1970, não negava a cidade histórica, mas pretendia contribuir com suas formas, projetando um edifício público que reinterpretava a tipologia das casas existentes.

[il. 2.10][il. 2.11]

A soma da invenção da autoestrada norteamericana com a popularização do automóvel possibilitou a expansão dos subúrbios, oferecendo um meio de locomoção e um caminho rápido de ligação entre as residências suburbanizadas e os empregos na cidade-base. Para Peter Hall (1995, p. 372), o carro foi "[...] um agente de suburbanização", que acelerou a criação e expansão de cidades suburbanizadas. Enquanto a cidade tradicional era uma cidade pautada na mobilidade através de transporte coletivo, sob trilhos principalmente, os subúrbios pautavam o deslocamento em massa no tráfego rodoviário individual; e o número crescente de pessoas que escolhiam o carro como seu principal meio de transporte contribuía cada vez mais para o triunfo da cidade à beira da autoestrada sobre a antiga cidade tradicional (HALL, 1995).

A sociedade da década de 1960 e 70, entretanto, protagonizou momentos de resistência a essa nova cultura de mobilidade. Vias expressas foram barradas no centro de atuação de Robert Moses, Nova York, e em outras cidades dos Estados Unidos. A revolta contra as autoestradas espalhou-se pela América do Norte e pela Europa, enquanto incentivava-se a expansão das linhas de trem e metrô (HALL, 1995). As grandes obras realizadas por Robert Moses e a maneira como foram construídas, de forma sedutora e vendendo uma aposta na modernidade em grande parte das vezes, atraiu diversos opositores e resultou na frenagem de suas obras no final dos anos 1960. Entre seus opositores esteve a crítica de Jane Jacobs, uma das mais importantes e emblemáticas de seu período.

Assim se passaram os anos 1960, o mundo da via expressa funcionando em uma expansão e crescimento ainda mais gigantescos, mas vendo-se atacado por uma multidão de gritos apaixonados vindos da rua, gritos coletivos que podiam se tornar um grito coletivo, irrompendo através do coração do tráfego, obrigando as máquinas imensas a parar, ou pelo menos a refrear radicalmente seu ritmo. (BERMAN, 2007, p. 386)

As obras de Moses, e ele próprio, reivindicavam serem a expressão e o espírito da modernidade, destruindo partes inteiras da cidade tradicional para abrir caminho para o progresso. O que gerava sentimentos ambíguos na sociedade daquele tempo: "[...] a vasta maioria dos homens e das mulheres modernos não pretende resistir à modernidade: eles sentem a sua excitação e crêem na sua promessa, mesmo quando se vêem em seu caminho." (BERMAN, 2007, p. 367). Para Berman (2007, p. 385), o "[...] grande sonho moderno da mobilidade" fazia com que os norte-americanos mergulhassem em uma "[...] corrida excitante mas desastrosa" (BERMAN, 2007, p. 385), que não os deixava perceber o que estava sendo sacrificado em nome dessa modernidade, e que também a constituía:

Com demasiada frequência, o preço da modernidade crescente e em constante avanço é a destruição não apenas das instituições e ambientes "tradicionais" e

“pré-modernos”, mas também – e aqui está a verdadeira tragédia – de tudo o que há de mais vital e belo no próprio mundo moderno. (BERMAN, 2007, p. 346).

A VOLTA À RUA DA CIDADE TRADICIONAL

Depois de toda abstração propagada pelo Movimento Moderno, do ataque à rua tradicional por Le Corbusier e do espaço livre contínuo da *Ville Vert*, os espaços livres da cidade tradicional, principalmente a rua e a praça, voltaram a ser valorizados. Sua forma e relação com os edifícios constituíam um conjunto único e característico, cuja forte identidade passou a ser reconhecida e desejada, devido também à percepção da dificuldade em reproduzir tal forma e identidade em toda sua complexidade e seus níveis de relações.

Uma das principais referências de Alison e Peter Smithson sobre a vitalidade sociocultural das ruas da cidade tradicional foi a *byelaw street*⁵. Nessas ruas, Nigel Henderson eternizou a brincadeira de crianças do bairro popular de *Bethnal Green*, em imagens que ficaram amplamente conhecidas através dos Smithson, que as apresentaram em sua grelha para o nono CIAM (1953), em Aix-de-Provence. Este contato com a apropriação do espaço da rua pelas pessoas e suas atividades contribuiu para a construção da sensibilidade do casal a esta questão. O tema influenciaria ainda os debates dentro do *Team 10*, bem como os projetos de habitações dos Smithson. [il. 2.12]

Os Smithson deixaram clara a relação entre a vida social que essa rua sustentava e sua forma, bastante elementar na estrutura da cidade tradicional: "[...] há um sentimento inerente de segurança e vínculo social que se relaciona com a obviedade e simples ordem da forma da rua [...]. A rua não é apenas um meio de acesso mas também uma arena para expressão social." (SMITHSON, 1967, p. 15, tradução nossa). A forma característica dessas ruas, retilíneas, com renques de casas geminadas sem recuos frontais, estabelecendo uma relação de proximidade com o espaço livre comum, funcionavam muito bem como locais de identidade e associação.⁶ [il. 2.13]

Esses dois conceitos, de identidade e de associação, seriam bastante importantes nos fundamentos teóricos dos arquitetos. Como exemplo, sua proposição das chamadas «Escalas de Associação»⁷, que diziam respeito à escala da casa, da rua, do bairro e da cidade, e que deveriam criar o jogo das associações humanas no espaço urbano. As escalas intermediárias da rua e do bairro fariam a ligação das escalas da casa - ou da arquitetura -

5 A *byelaw street* foi estabelecida pelo Ato de Saúde Pública de 1875 na Inglaterra, que previa ruas largas, retas e pavimentadas para oferecer melhores condições urbanas frente às insalubridades das cidades industriais inglesas, principalmente Londres, de finais do século XIX. Ver: SOUTHWORTH; BEN-JOSEPH, 2003.

6 Ainda que reconhecessem as qualidades das ruas tradicionais, os Smithson não defendiam a reprodução de suas formas; era preciso criar novas ruas para a nova sociedade que se apresentava.

7 As «Escalas de Associação» (*Scales of Association*) foram apresentadas no décimo CIAM, de 1956, como parte da «Grelha de Reidentificação Urbana» (*Urban Re-identification Grid*), que deveria substituir a «Grelha CIAM» (*Grille CIAM*), em uma abordagem mais humana; foram baseadas nos estudos de Patrick Geddes. Ver: RISSELADA, 2005.

com a da cidade - ou do urbanismo. Os habitantes da cidade então associar-se-iam com cada uma das escalas, criando laços de identidade com os espaços: primeiramente com a casa, em uma associação mais íntima e individual ou familiar; depois com a rua, na primeira relação direta dos residentes com o espaço público e o coletivo; depois com o bairro, formando assim comunidades; e por fim, em uma escala mais territorial, com todo o espaço da cidade em uma identidade coletiva com o espaço urbano (BARONE, 2002).

Os integrantes do *Team 10* estavam particularmente interessados nas unidades intermediárias de associação - a rua e o bairro - que acreditavam serem capazes de complexificar o modelo urbano abrigando as necessidades de identificação com o espaço. Para eles, o urbanismo funcionalista havia falhado ao não olhar para as cidades existentes, organizando seus elementos funcionais, mas ignorando a vida e as relações humanas que aconteciam nesses espaços (BARONE, 2002).

O homem pode identificar-se de imediato com seu próprio lar, mas não se identifica facilmente com a cidade em que este está situado. "Pertencer" é uma necessidade emocional básica – suas associações são da ordem mais simples. Do "pertencer" – identidade – provém o sentido enriquecedor da urbanidade. A ruazinha estreita da favela funciona muito bem exatamente onde fracassa com frequência o redesenvolvimento espaçoso. (SMITHSON apud FRAMPTON, 2008, p. 330)

A referência à «ruazinha estreita» explicitava a redescoberta desse espaço como um lugar de convivência e de criação de laços após um longo período de exacerbação de seu uso como via de tráfego. Sua escala reduzida, mais próxima das pessoas que dos automóveis, também marcava essa mudança de postura. A rua assumia um papel de mediação entre a casa, espaço privado, e a cidade, espaço público, uma vez que é o lugar mais próximo de contato das pessoas com o espaço comum e a coletividade, "[...] essencial como espaço que possibilita a criação de inter-relações cotidianas." (BARONE, 2002, p. 80). Para Southworth e Ben-Joseph (2003), essas relações ajudavam na constituição de comunidades, que também ficavam prejudicadas com a crescente determinação desse espaço pelo uso do tráfego: "Desacelerando o automóvel e aumentando as atividades dos pedestres encoraja-se as reuniões casuais que formam as bordas da comunidade." (SOUTHWORTH; BEN-JOSEPH, 2003, p. 9, tradução nossa).

A forma da rua da cidade tradicional estava intimamente relacionada com as casas e seus modos de ocupação do lote. O elogio da *byelaw street* feito pelos Smithson era em grande parte devido à relação que a rua estabelecia com as casas, e que era favorecida pela implantação da casa no lote, sem recuos frontais, debruçando-se sobre o espaço público e estabelecendo com este um vínculo através da proximidade. Dentre as críticas ao urbanismo funcionalista e ao planejamento urbano moderno, como a de Jacobs (2000), estava o afastamento das casas da rua, voltadas não mais para o exterior e para o espaço público, mas para dentro de si mesmas e para o espaço privado dos jardins e quintais, na

busca por isolamento e privacidade. A rua aparecia como um lugar ruim, do qual a casa se protegia ao se fechar em si mesma.

Na prática projetual dos anos 1960, o realinhamento do edifício na testada do lote em alguns projetos do arquiteto Aldo van Eyck retomava um tipo de implantação predominante nas cidades históricas e que fora desincentivado pelo urbanismo funcionalista. Essa abordagem projetual revalorizava o elemento urbano da rua, seu tipo e importância dentro do complexo urbano da cidade tradicional. Era clara a defesa de van Eyck pela forma urbana da cidade tradicional, buscando em seus projetos trabalhar o equilíbrio entre o destaque do novo edifício e sua adaptação ao contexto urbano, respeitando os elementos ali dispostos historicamente.

Como foi o caso da «Casa Hubertus» (*Hubertus House*) em Amsterdam, projeto em parceria com Hannie van Eyck⁸ cujo contexto era uma rua do século XIX. O edifício foi concebido de maneira a se destacar dos edifícios adjacentes, através de uma arquitetura modernista de aço, concreto e vidro. No entanto, sua oposição buscava uma reconciliação com a estrutura da cidade tradicional, participando desta como mais um de seus componentes. Demonstrava que o funcionalismo não precisava necessariamente negar e romper com a cidade histórica, mas "[...] pode aprender a linguagem da cidade e enriquecer o contexto urbano com um novo significado." (LIGTELIJN, 1999, p. 33, tradução nossa). O edifício propunha uma abertura na quadra existente, transformando-se em conexão no tecido urbano. Ao mesmo tempo que dava continuidade ao alinhamento das fachadas no limite do lote, possuía um recuo em seu centro por onde o visitante adentrava o edifício, conduzindo-o a chegar ao novo através do antigo (LIGTELIJN, 1999). [il. 2.14]

Os entusiastas da morfologia tradicional criticavam a implantação do edifício isolado no lote, que se difundiu a partir do século XIX. Para Gordon Cullen (1993), quando o edifício estava disposto no centro do terreno, sem estabelecer relações próximas com outros elementos urbanos, segregado pelo espaço da rua por todos os seus lados, perdia-se a relação com o entorno, o que para Cullen (1993) seria responsável pelo sentimento de comunidade. [il. 2.15]

A complexidade da relação entre espaço público e privado contemplava o estudo da dualidade que se estabelecia entre espaços abertos e fechados, ou de interiores e exteriores, seu entrelaçamento, jogo e duplicidade. Essa relação estava muito bem consolidada na morfologia da cidade tradicional, e os profícuos resultados da correspondência entre essas formas foram defendidos por arquitetos como Aldo van Eyck e Gordon Cullen. Ambos reconheciam a reciprocidade entre esses espaços, que não deveriam ser completamente opostos e excludentes, mas se relacionar de forma intrínseca. Para Cullen (1993, p. 186), entre interior e exterior deveria existir uma continuidade espacial, através de uma "[...] interligação complexa de volumes em que as qualidades da luz e dos materiais negam o

⁸ Hannie van Eyck, arquiteta casada com Aldo, teve importante contribuição na obra do arquiteto.

conceito de exterior e interior.” *[il. 2.16]*

Essa relação remetia à permeabilidade dos espaços livres na morfologia da cidade medieval. Como observou Cullen (1993), a mistura desses dois espaços era trabalhada formalmente com alguns elementos como os pórticos, varandas e terraços, que estabeleciam uma comunicação mais estreita com os espaços exteriores das ruas e praças, favorecendo ainda que o olhar de dentro se voltasse para fora. O emprego desses recursos em um edifício de uso coletivo criava um espaço de trânsito, entre o interno e o externo, que pertencia ao edifício ao mesmo tempo que era contagiado pela vitalidade da rua, espaço que promovia encontros e movimento. O edifício então se destacava como um acontecimento no espaço urbano. (CULLEN, 1993). *[il. 2.17]*

Uma vez que a relação entre o espaço pertencente a um grupo reduzido de pessoas - da casa - e aquele pertencente a todos os habitantes da cidade - o espaço da rua - era importante para a cidade, sua forma, dinâmica e usos, o exato espaço que representava essa relação também importava. Ao constatar isso, o arquiteto Aldo van Eyck dedicou bastante de sua pesquisa e de seu trabalho com esses «espaços de transição», pertencentes ao que ele chamou de «reino do entre». Esses espaços eram a fronteira entre dois mundos - público e privado, através do qual se passava de um para outro; tratava-se portanto de suavizar essa demarcação, tornando a passagem mais gradual e menos abrupta, mais agradável. O arquiteto buscava dissolver o limite entre o edifício e a cidade, interligando interior e exterior e borrando as fronteiras entre os dois lados (LIGTELIGJN, 1999). *[il. 2.18]*

Aldo van Eyck propôs que esses espaços não fossem tão discrepantes um do outro ao criar um espaço de transição que pudesse mesclar a linguagem de ambos. Isso se dava através da utilização de equivalentes em ambos os espaços, fossem os mesmos materiais, os mesmos mobiliários ou o mesmo desenho. A utilização, por exemplo, de um mesmo piso na calçada e no interior do edifício fazia com que o universo da rua adentrasse o espaço privado, contagiando-o com suas características. Desse modo, criava-se dentro do edifício uma atmosfera de espaço público, que sugeria “[...] uma apropriação anônima do edifício, como a do pedestre do lado de fora.” (BARONE, 2002, p. 125).

Em sentido oposto, a rua também podia ser contagiada com características dos espaços privados, como a atmosfera de aconchego e intimidade dos espaços interiores, principalmente de residências, trazida para o espaço exterior a fim de deixar o usuário mais confortável. Cullen (1993) apontou alguns elementos que ajudariam a criar essa percepção reconfortante: como por exemplo a presença de barraquinhas de vendedores ambulantes, com seus toldos e demais utensílios, que ajudariam a criar uma sensação de recinto em uma rua comercial. Os espaços de perspectivas mais fechadas, como ruas estreitas, com edifícios próximos, onde se avistava apenas um pedaço do céu, a presença de vegetação e as cores quentes dos tijolos das fachadas dos edifícios, configuravam uma “[...] imagem transbordante de vitalidade e calor humano.” (CULLEN, 1993, p. 71). *[il. 2.19]*

Dentro desse contexto, o tratamento das fachadas também podia representar mudanças significativas no espaço, uma vez que elas eram como as paredes de uma casa na qual era importante se sentir bem. Uma vez mais, tratava-se de apreender o olhar e causar algum impacto positivo no espaço exterior; assim como dentro de uma casa as paredes influenciavam o ambiente, as fachadas, como as paredes da rua, influenciavam seus usuários. Assim, ao receberem um tratamento cuidadoso e característico em suas superfícies, ao invés de algo homogêneo, essas paredes tornavam-se particular e sob medida: “Tudo se passa como se as qualidades plásticas tivessem decidido que queriam ser vistas – admiradas – e tivessem ultrapassado os seus limites tradicionais, oferecendo-se à rua.” (CULLEN, 1993, p. 159). Para Cullen (1993, p. 162), trata-se de um “[...] desejo primitivo de preencher vazios.” Evidentemente, não se tratava de ocupar o espaço livre da rua com massas edificadas, mas de torná-lo mais característico, menos impessoal e asséptico, o que ajudaria a criar um sentimento de reconhecimento e acolhimento.

As fachadas dos edifícios ajudavam a compor o cenário urbano da rua; elas eram como quadros que ilustravam o percurso dos que passavam pelas ruas a olhar a cidade. E não apenas podiam ajudar a ornamentar o espaço público, mas também a torná-lo mais característico e reconhecível, reforçando a imagem daquela rua para seus usuários, e facilitando sua identificação, conforme apontou os estudos sobre a imagem urbana de Kevin Lynch (1980). O elogio da irregularidade e de seu apelo estético por Cullen (1993) aqui se manifestava através da criação de rugosidades nas fachadas, mesmo quando todas estavam alinhadas no limite do lote, afim de capturar o interesse do olhar. Pequenas variações nas fachadas dos edifícios, saliências e reentrâncias, beirais desalinhados ajudavam a criar um ritmo e um efeito de sinuosidade que não permitiam que a rua fosse apreendida de uma só vez, como no caso de paredes lisas e alinhamentos rigorosamente homogêneos, incaracterísticos e frequentemente tediosos (CULLEN, 1993). *[il. 2.20]*

A relação entre esses dois elementos urbanos, do edifício e da rua, pode ser estendida para a elementar relação entre os espaços construídos, cheios, e os espaços livres da cidade, vazios de edificações; ambos existem em dependência do outro. Os espaços livres só são assim por causa dos espaços construídos, e não há espaço cheio sem que haja espaço vazio. Sendo assim, a forma da rua, especialmente na cidade tradicional, depende da forma dos edifícios que a margeiam - eles são complementares. A ruptura dessa relação de reciprocidade foi um dos principais pontos da nova forma criada pela cidade funcional.

Os cenários urbanos complexos e estimulantes da cidade tradicional elogiados por Gordon Cullen (1993) só podiam ser criados através de uma bem explorada relação entre seus elementos urbanos. Se a forma dos espaços livres era o negativo dos espaços construídos, os edifícios possuíam um papel de extrema importância para a experiência que se tinha do espaço urbano enquanto caminhava-se pelas ruas, praças e demais espaços abertos. Sendo assim, a perspectiva do pedestre era uma das visões que mais importava

para trabalhar com esses efeitos no cenário urbano, muito mais do que a perspectiva da planta das cidades, visão essa abstrata e distante da percepção real dos espaços. (CULLEN, 1993)

Uma perspectiva estimulante para o pedestre usualmente trabalhava com diferentes relações entre o que estava próximo dele - o aqui - e o que estava distante, o que ele avistava no horizonte - o além. Gordon Cullen (1993) trabalhou com essas duas noções para descrever as diferentes situações que poderiam ser criadas pelo jogo entre ambos. Se o além estava parcial ou completamente escondido, por um edifício que obstruía a vista, por exemplo, essa ocultação era geradora de expectativa no pedestre, ou de curiosidade. No caso de interposição de um edifício defronte ao percurso, de modo que ele dominasse a perspectiva, chamado de edifício barreira por Cullen (1993), tinha-se uma perspectiva delimitada, um recurso comum das *beaux arts* e passível de várias adaptações. Tal obstáculo sugeria um recuamento do observador para melhor contemplação da perspectiva, evidenciando seu caráter arquitetônico. No caso desse edifício não estar implantado de forma ortogonal, mas ligeiramente rotacionado, um outro espaço era criado. Assim, provocava-se a curiosidade sobre a existência de algo a mais ali que justificaria o deslocamento de eixo do edifício, mas que não se conseguia ver do ponto de perspectiva do observador. Essa deflexão, como chamou o arquiteto, estimulava o pedestre a continuar seu percurso. (CULLEN, 1993) [il. 2.21]

Outra possibilidade era o edifício estar no além desconhecido, ocultado por algum outro elemento urbano; tratava-se da perspectiva velada. Cullen (1993) deu o exemplo da catedral de *Saint Paul's*, ocultada por uma vegetação de modo que o pedestre só se apercebia dela quando já muito próximo. Duas sensações eram provocadas: a intensificação do aqui primeiramente, e então a surpresa do além ao transpor a vegetação e revelar a cúpula da catedral de uma só vez. Outra relação na perspectiva que podia ser estabelecida entre aqui e além era a justaposição de ambos, isto é, quando o primeiro plano estava justaposto com o último, criando assim uma perspectiva grandiosa ou uma truncagem. Cullen (1993) apontou como exemplo uma rua holandesa na qual a calçada próxima do observador se justapunha aos edifícios do outro lado da rua, aproximando-os de maneira peculiar. (CULLEN, 1993) [il. 2.22] [il. 2.23]

Edifícios particulares, importantes por sua função ou por sua forma, também podiam acrescentar um efeito positivo à paisagem da rua. No caso de torres, campanários e elementos do gênero, eles podiam estar dispostos como acidentes na rua, a captarem o olhar do transeunte, e cuja silhueta se destacava contra o céu. Sua disposição e evidência ajudava a “[...] dar sentido às formas essenciais duma determinada rua [...]” (CULLEN, 1993, p. 46), quebrando o padrão construtivo existente. Quando posicionados em um local de mudança da paisagem, fosse na malha, no padrão construtivo ou no uso dos edifícios, ele podia funcionar como um edifício marco, uma espécie de pontuação no cenário urbano

(CULLEN, 1993). [il. 2.24][il. 2.25]

Esse edifício que se destacava em um conjunto edificado homogêneo, fosse por sua forma, escala, idade, localização, função ou qualquer outro atributo tinha o papel de um «elemento marcante» no cenário urbano. Kevin Lynch (1980, p. 90) observou a importância desses elementos na constituição da identidade do espaço urbano em que se encontravam, ajudando os usuários a constituírem suas imagens com mais clareza, e muitas vezes funcionando como uma referência a guiá-los; "[...] está comprovado que os elementos marcantes funcionam como indicações absolutamente seguras do caminho a seguir." Lynch (1980) citou o exemplo de um elemento marcante por sua diferenciação do seu entorno: um edifício simples e singelo, mas que se destacava dos outros por uma questão de escala - com dois pavimentos estando ao lado de outros muito maiores - e devido ao seu alinhamento - recuado frontalmente em uma linha de edifícios alinhados no limite do lote. Em suas entrevistas, muitas pessoas fizeram referência a este edifício sem importância aparente, mas que se fazia presente no imaginário das pessoas de uma forma positiva; fora até personalizado por alguém que o chamou de "[...] pequena senhora cinzenta [...]" (LYNCH, 1980, p. 91). [il. 2.26]

As relações dos edifícios entre si - o que Cullen (1993) chamou de relações estreito e aquilo - também afetavam as sensações apreendidas no nível da rua. A disposição de uma variedade de edifícios, fosse por seu estilo, seus materiais, sua escala ou suas funções, no mesmo espaço apreensível, provocava um contraste inesperado, que podia ser benéfico quando trabalhado com cuidado e atenção à formação de um todo coerente. Quando esse todo era composto por uma variedade de elementos que interagiam entre si e tensionavam o espaço, criava-se uma "[...] fluência rítmica entre edifícios, neste caso o resultado de uma repetição acidental de ângulos, elementos horizontais, escadas, cujo padrão impõe, momentaneamente, o seu ritmo." (CULLEN, 1993, p. 80).

Tanto quanto a variedade, a qualidade dos edifícios caracterizava o ambiente da rua. Se estes eram predominantemente de uso comercial, por exemplo, a rua adquiria uma condição de rua comercial, que podia ajudar na criação de uma forte imagem mental, como era o caso da rua Broadway, não confundida por ninguém nas entrevistas de Lynch. Sua grande concentração comercial destacava-a mesmo no centro da cidade, e atraía para seus passeios uma multidão de pessoas, bem como de carros para suas vias. Suas casas de espetáculo não apenas a caracterizavam para os habitantes de Los Angeles, como a fizeram conhecida no mundo todo (LYNCH, 1980). [il. 2.27]

Assim, o contexto no qual uma rua se encontrava, os edifícios e demais elementos que constituíam sua paisagem circundante, eram essenciais para sua caracterização. Sua localização dentro do território e da topografia da cidade também eram imprescindíveis, e por mais que suas características se repetissem, a ocupação de diferentes áreas distinguia-nas completamente. E assim como cada rua ocupava um determinado e específico espaço,

ela também se situava em determinado tempo e contexto histórico que a faziam única: “Nada se conhece em si próprio, mas em relação ao seu meio ambiente, à cadeia precedente de acontecimentos, à recordação de experiências passadas.” (LYNCH, 1980, p.11).

A CULTURA DO ESPAÇO LIVRE PÚBLICO

A segunda metade do século XX revelou um interesse renovado pelos espaços livres públicos da cidade. Para Montaner (1993), trata-se de uma «nova cultura do espaço público». Nesta, uma outra sensibilidade começava a despontar, responsável por olhar para o espaço urbano enquanto fenômeno.

Mobiliário urbano, obras infraestruturais como túneis, pontes e elementos de sinalização, elementos vegetais, etc, são entendidos de uma nova maneira, gerando novas especialidades como a disciplina de paisagismo e de desenho urbano. Se a cultura do espaço construído começa desde as origens, a cultura do espaço livre e público é recente, começo do século XIX e tão somente começa a se recompor na atualidade. (MONTANER, 1993, p. 82, tradução nossa)

O interesse pelos espaços livres públicos desdobrava-se no esforço de articulá-los, formando uma rede unitária e integrada de ruas, praças, largos e demais espaços sem edificações, envolvendo todo o espaço urbano. Entre os arquitetos e urbanistas que se dedicaram ao tema, destacou-se Aldo van Eyck, principalmente em seus estudos acerca de *quando a neve cai nas cidades*⁹. Quando uma nevasca caía e cobria toda a superfície de uma cidade com uma vasta e uniforme camada de gelo, todos os espaços livres eram unificados em um grande território homogêneo. Este território, livre de toda diferenciação e de quaisquer sinais indicativos, exercia uma forte atração nas crianças e tornava-se um democrático e inclusivo palco de uma genuína apropriação, mais visivelmente infantil, mas que se estendia para todos os habitantes da cidade: “Então quando a neve cai nas cidades, a criança assume o controle, Senhora de um reino transformado.” (LIGTELIJN, 1999, p. 68, tradução nossa).

Com a metáfora da neve que cobria a cidade com seu manto branco podia-se criar uma representação da cidade na qual todos os seus espaços livres fossem equivalentes e formassem, juntos, um conjunto tão abrangente e unitário que era capaz de envolver e transformar toda a cidade. Ruas, logradouros, largos, praças e parques eram momentaneamente livres de suas hierarquias funcionais e distinções de usos, suprimidos de seus elementos especificatórios e transformados em um só pavimento no qual toda e qualquer apropriação era permitida. A efemeridade da neve porém logo acabava com esse grande e improvisado espaço de brincadeiras e apropriação (LIGTELIJN, 1999). A busca de van Eyck por espaços urbanos mais definitivos destinados às crianças o levou a uma de suas

⁹ *When snow falls on cities*, texto de Aldo van Eyck, de 1956. Ver: LIGTELIJN, 1999.

mais famosas atuações. Os inúmeros parquinhos construídos principalmente nas décadas de 1950 e 1960 assumiram a função de uma rede de espaços abertos polvilhados por toda a cidade, formando um sistema de espaços livres públicos. [il. 2.28]

Os parquinhos de Amsterdam, como ficaram conhecidos, foram realizados em espaços disponíveis da cidade - lotes vagos, terrenos baldios, interstícios de construções, considerados espaços abandonados ou esquecidos na maioria das vezes. Van Eyck os trabalhou com elementos simples e lúdicos, muitas vezes de concreto ou metal, formando espaços nos quais as crianças poderiam inventar suas próprias brincadeiras, e incentivando variadas formas de apropriação que contemplavam diferentes usuários: “Não obstante, uma vez que eles eram mobiliados com arquétipos tectônicos como arcos e domos, parapeitos e bancos, eles constituíam lugares de um caráter urbano distinto que fazia sentido para o adulto tão bem quanto para a criança.” (LIGTELIJN, 1999, p. 31, tradução nossa). Os parquinhos de Aldo van Eyck faziam surgir por toda a cidade espaços lúdicos onde o sentido do jogo predominava, criando um território que abrigasse não apenas a vida infantil de uma cidade, mas que desse vazão à vida urbana e que permitisse que ali ela se reinventasse. [il. 2.29][il. 2.30]

Outra importante abordagem dos espaços livres da cidade foi a de Gordon Cullen (1993), cuja visão de *paisagem urbana* estava diretamente relacionada com o espaço não construído da cidade. Quando apontou que a arquitetura tratava do edifício, mas que dois edifícios juntos já conformavam a «arte da paisagem urbana», Cullen (1993) estava afirmando a importância e relevância do espaço livre entre eles como constituidor dessa arte, bem como das relações espaciais criadas entre todos esses elementos. Ao falar dos «resultados da justaposição», Cullen (1993) estava se referindo ao cenário urbano criado por todos esses elementos posicionados no espaço.

A chave para nosso conceito actual de paisagem urbana reside num argumento simples mas surpreendente que nos diz que os vários componentes da paisagem não podem ser dissociados. E ainda, que os resultados da justaposição são em si (pelo menos) tão excitantes como os próprios objetos justapostos – e frequentemente são-no ainda mais. (CULLEN, 1993, p. 191)

Para Cullen (1993), o mais importante dentro desse cenário urbano seria o complexo conjunto dos espaços livres públicos, principalmente porque era através deles que se conhecia a cidade, que o habitante ou visitante, como pedestre, circulava e passeava por ela. Mesmo quando Cullen (1993) abordou os edifícios da cidade, interessava-se nos efeitos que eles provocavam para quem andava pelas ruas da cidade, ou a relação que eles estabeleciam com os espaços não edificadas. Tratava-se de olhar para o espaço urbano em seu aspecto fenomenológico, e de criar uma nova sensibilidade para com ele.

A principal finalidade de toda essa arte e esse jogo com os elementos da cidade era a de causar um impacto emocional. Era preciso cativar e despertar interesse em quem experimentava a cidade; e aqui tratava-se principalmente do pedestre que se movimentava

pelos percursos que a cidade oferecia. O essencial do conjunto urbano - a forma final dos edifícios, ruas e demais espaços livres, todos seus elementos e relações - era a estrutura transitável gerada, isto é, a rede de caminhos resultante. O modo como Cullen (1993) tratou os percursos da cidade colocou em evidência um outro modo de pensar a cidade. Para o autor, existia um percurso narrativo da rua, o qual o pedestre descobria à medida que percorria suas ruas, praças, pontes, largos, recintos e demais espaços livres, e por meio do qual a cidade se revelava, quase na forma de uma narração que apresenta seu ritmo, com momentos variados, mas que se constituía formando uma unidade, uma história coesa.

Se os nossos centros urbanos forem desenhados segundo a óptica da pessoa que se desloca (quer a pé, quer de automóvel) a cidade passará a ser uma experiência eminentemente plástica, percurso através de zonas de compressão e de vazio, contraste entre espaços amplos e espaços delimitados, alternância de situações de tensão e momentos de tranquilidade. (CULLEN, 1993, p. 12)

Dentre os elementos urbanos de uma cidade, classificados por Kevin Lynch (1980), as ruas se destacavam na imagem mental de seus entrevistados justamente por serem o lugar pelo qual as pessoas se movimentavam através da estrutura urbana e, assim, que testavam e apreciavam o meio ambiente urbano. À medida que se deslocavam ao longo das vias, fosse a pé, de carro, trem ou outro modal, observavam a cidade ao seu redor, e o modo como ela se descortinava a sua frente, como outros elementos iam surgindo e compondo o cenário urbano, constituindo novas relações, diferentes composições. Sua imagem era predominante de dentro do contexto urbano, e conhecê-las e entender a formação de sua trama também resultava como uma chave para o entendimento da cidade.

Dessa forma, Gordon Cullen (1993) abordou as ruas da cidade de forma próxima e real, exatamente como um pedestre que caminhava por seus espaços e comentava o que via. Enquanto as vias para automóveis eram impessoais e desprovidas de características, os caminhos para pedestres forneciam a dimensão humana da cidade. Eles se desenvolviam de diferentes maneiras; não somente acompanhando os leitos carroçáveis, mas se embrenhando pelos espaços entre os edifícios, se alastrando pelas praças e largos, formando pontes, degraus, rampas e diferentes pavimentos. Esses caminhos formavam uma estrutura complexa, acessível e contínua, e que preferencialmente poderia constituir uma unidade: “Umas vezes são temerários (ousados) e extrovertidos, acompanhando os principais eixos rodoviários e as zonas comerciais, outras, recatados e tortuosos; mas, de qualquer forma, devem formar um todo coeso.” (CULLEN, 1993, p. 56). E para que a narrativa prendesse a atenção do transeunte, sempre convidando-o a continuar, era desejável que a cidade oferecesse diferentes cenas urbanas, que ela jogasse com os contrastes, ora escondendo, ora revelando, ora surpreendendo, ora reafirmando, ora agitando, ora acalmando.

Uma rua que se prolonga à nossa frente sempre em linha reta tem um impacto relativamente pequeno, porque o panorama inicial é rapidamente assimilado, tornando-se monótono. O cérebro humano reage ao contraste, isto é, às diferenças entre as coisas, e ao ser estimulado simultaneamente por duas imagens – a rua e

o pátio – apercebe-se da existência de um contraste bem marcado. Neste caso a cidade torna-se visível num sentido mais profundo; anima-se de vida pelo vigor e dramatismo dos seus contrastes. (CULLEN, 1993, p. 12)

As relações entre os espaços da cidade provocavam uma série de efeitos - que Cullen (1993) elencou e descreveu em sua obra - que, por sua vez, afetavam a composição do ambiente urbano e seus usuários. O arquiteto defendeu maneiras de suscitar o interesse e cativar o olhar do transeunte; assim, abordou principalmente meios de esconder e revelar o espaço, de entrever, de limitar e expandir, sempre jogando com a complexidade e com as relações criadas entre os elementos urbanos. O espaço exterior deveria articular-se em sucessivos espaços encadeados, criados a partir da massa edificada, com o objetivo de formar um percurso. No jogo do ambiente urbano, o posicionamento de cada elemento urbano importava. Cullen (1993) criticava as cidades cujos edifícios eram dispostos no território ao acaso, formando um ambiente sem forma e pouco característico. O ambiente articulado que buscava deveria ser “[...] resultante da partição dos fluxos em atividade e lazer, em rua-corredor e praça-mercado, viela e largo (e todas as suas variantes)” (CULLEN, 1993, p. 184).

O percurso do pedestre pode ser dividido em trechos característicos e articulados que o olhar apreendia conforme se movimentava pelo espaço. Não se tratava apenas de uma perspectiva, mas de um complexo cenário urbano. A essas porções de espaços Cullen (1993, p. 108) deu o nome de espaço delimitado, o qual “[...] é consequência de irregularidades ou assimetrias de traçado, em que o trajeto do ponto de partida ao ponto de chegada não é automaticamente oferecido ao olhar, como na malha ortogonal.” Essas subdivisões criadas à escala do pedestre, os incidentes, as revelações e a identificação eram recursos dessas propostas visuais que tornavam o percurso a pé mais interessante.

A delimitação do espaço era caracterizada ainda por uma interrupção da continuidade visual - que consequentemente captava o olhar, e que no entanto não representava um impedimento no percurso. Podia-se pensar numa rua que era bruscamente interrompida por algum acidente construído, mas que ainda oferecia uma alternativa para prosseguir. Era diferente, portanto, de uma rua que gradualmente mudava de direção acompanhada pelos edifícios, que lentamente descortinavam a paisagem conforme o pedestre se movimentava. O efeito causado por este recurso de disposição dos elementos devia grande parte de seu resultado à questão da expectativa. Para Cullen (1993), a expectativa era criada quando se conhecia o que estava imediatamente próximo - o aqui -, porém não era conhecido aquilo que estava mais distante - o além. Assim, tinha-se um além que estava envolto em mistério e que provocava curiosidade; se era possível entrever uma parte sua, um relance, a curiosidade aumentava. (CULLEN, 1993)

O arquiteto considerava difícil conseguir criar tais disposições e efeitos com um sistema regular de ruas paralelas e perpendiculares: “[...] a cidade típica não é um padrão uniforme de ruas, mas sim uma sequência de espaços criada pelos próprios edifícios.”

(CULLEN, 1993, p. 48). A partir dessa sequência resultante do jogo do ambiente urbano, Cullen (1993) desenvolveu uma de suas principais contribuições: a visão serial. Tratava-se do reconhecimento de uma sucessão de pontos de vista, da composição de interligados quadros, apreendida por um pedestre em determinado trecho dessa rede transitável. Assim, a visão seriada estava ligada ao movimento do personagem, preferencialmente o pedestre, e se dividia em ponto de vista e imagem emergente. E eram os repentinos contrastes, as inusitadas surpresas que esse percurso oferecia que tornavam agradável a experiência da cidade: “[...] a progressão uniforme do caminhante vai sendo pontuada por uma série de contrastes súbitos que tem grande impacto visual e dão vida ao percurso.” (CULLEN, 1993, p. 19). O autor acreditava na visão como principal sentido de apreensão do espaço urbano, e que este deveria, antes de mais nada, suscitar emoções em seus usuários.

A visão serial de Cullen remetia ao pitoresco e às ideias de Camillo Sitte. Assim como o austríaco, Cullen priorizou os efeitos visuais causados na perspectiva pelas irregularidades na disposição dos espaços, características que poderiam causar certo desconforto na representação bidimensional da planta, principalmente para os adeptos da regularidade e ortogonalidade modernas. No entanto, o que importava era a experiência desses espaços na vida real, muito mais que a coerência de seu desenho visto de cima. Nikolaus Pevsner, outro importante arquiteto para o movimento *Townscape*¹⁰, também esteve interessado na visão serial e nos aspectos pitorescos dos cenários da cidade tradicional. Assim como Sitte, valorizava a questão estética no planejamento e concepção dos espaços urbanos, sugerindo a importância da questão visual e de sua influência nas sensações humanas (PAVESI, 2011).

Ao analisar duas cidades inglesas, Oxford e Cambridge, Pevsner (2010) atribuiu suas qualidades estéticas ao conjunto urbano que seus elementos formavam, e não devido a edifícios singulares, isolados de seus contextos; os quais, inclusive, não se destacavam sozinhos. Devido à importância do conjunto, a qualidade estética do cenário só poderia ser entendida e apreciada em sua totalidade através do movimento, da caminhada por seus espaços e de uma observação associada ao deslocamento; de modo que seus espaços “[...] podem revelar suas qualidades estéticas apenas ao olho itinerante.” (PEVSNER, 2010, p. 51, tradução nossa). A visão serial surgia como um recurso para tentar captar essa essência, uma vez que os méritos estéticos não apareciam em imagens solitárias e estáticas. Mas este recurso era desejado somente em casos onde a real experiência do fenômeno não era possível. [il. 2.31]

Você precisa andar através dos quadros e passagens de faculdade após faculdade, olhando para frente e para trás, direita e esquerda, para cima e para baixo conforme você progride, na intenção de perceber o que deve ser percebido para conquistar as impressões que importam. (PEVSNER, 2010, p. 51, tradução nossa).

10 O movimento *Townscape* estava associado ao estudo da paisagem urbana, e esteve ligado em seu primórdio ao comitê editorial da revista *Architectural Review*. Ver: PAVESI, 2011.

A importância da experiência do fenômeno e da percepção da cidade pelo pedestre durante o percurso por seus espaços livres, bem como das qualidades estéticas desses cenários, remetia à importância dos pormenores e dos detalhes na constituição da paisagem urbana. Por menos relevantes que parecessem, eles não deveriam ser negligenciados; sua integração no contexto da rua ou do espaço livre trazia um grande benefício ao conjunto visual; Cullen (1993) deu o exemplo do poder de animação que um letreiro pode causar em uma pequena e singela rua. Assim, era importante estar atento às particularidades de cada lugar: “Uma vez que uma parte tão considerável da paisagem urbana consiste na pequena rua tranquila e na simplicidade do trivial e do cotidiano, há que aproveitar plenamente todo o talento local.” (CULLEN, 1993, p. 44). *[il. 2.32]*

Mesmo abordando a macro escala do planejamento urbano, discutindo sobre a disposição dos elementos urbanos, Cullen (1993) acreditava que tal tarefa deveria ser feita pensando na micro escala, no conjunto de experiências que tal disposição iria gerar para o pedestre, buscando satisfazer suas necessidades e criando uma paisagem urbana que correspondesse a sua medida. Para Jan Gehl (1980), era no contato com o ambiente imediato do fenômeno urbano que o usuário podia sentir as decisões feitas em todas as escalas de planejamento. Na mesma linha, Santos (1985, p. 7) apontou que os “Trabalhos urbanísticos começam de fato quando deixam o papel e se transformam em uma linguagem física decodificável no dia-a-dia.” Assim, a concretização de grandes disposições nos planos urbanísticos esbarraria em questões de menor escala dos espaços afetados, como no caso das ruas: “[...] a localização das artérias principais [...] depende frequentemente de ligeiros pormenores de traçado” (CULLEN, 1993, p. 125). Por conseguinte, entre as observações de Cullen (1993) encontravam-se questões que, aos olhos dos planejadores urbanos, pareceriam quase irrelevantes: a questão da iluminação das ruas, dos anúncios publicitários, dos detalhes do pavimento e das fachadas, dos enquadramentos, tudo aquilo que afetava de maneira emocional a percepção do lugar.

Dentre os pormenores, a iluminação pública não deveria ser tratada como um acessório desconexo de seu entorno. Ao contrário, deveria estar inserida no tecido e no contexto urbano, acompanhando a escala da rua ou do espaço, e cuidando para não afetar negativamente as características do lugar. Para exemplificar, Cullen (1993) mostrou duas situações de iluminação em uma rua de comércio, na qual uma iluminação inadequada quebrou com a percepção de recinto e desfez o mistério criado pela ocultação do além pelas árvores. A publicidade, outro exemplo, invadira as ruas a partir do século XX e afetara o ambiente urbano, por vezes alterando-a completamente, como acontecia com algumas paisagens noturnas com os letreiros luminosos. *[il. 2.33]*

O pavimento dos espaços livres poderia passar despercebido também aos grandes planejadores, como um pormenor de importância secundária. Entretanto, se a neve que caía nas cidades revelava para van Eyck a extensão dos espaços livres públicos e

transformava esses espaços apenas recobrando sua superfície de forma homogênea, Cullen (1993) também foi capaz de perceber a importância do pavimento que recobria todo esse espaço, ainda que parecesse um detalhe dentro do complexo citadino. O pavimento era um modelador do terreno, principal constituinte do espaço livre, responsável por esculpir a superfície terrestre e transformá-la em artifício, em chão de todo o espaço comum da cidade. Ainda que ligado aos edifícios e em constante relação com eles, o pavimento existia de forma autônoma e expressiva, capaz de ser o protagonista na composição do cenário urbano. Cullen (1993) o chamava de pavimento-paisagem. [il. 2.34]

A superfície do pavimento, totalidade dos espaços livres externos da cidade, exercia a função de ligação dos edifícios, responsável por unificá-los em uma só superfície, ainda que de diferentes níveis. Para além de sua aparente rigidez e simplicidade bidimensional, em comparação à volumetria dos prédios, o pavimento desenvolvia uma personalidade e características singulares. Dentre suas possibilidades estavam a formação de diferentes padrões, a utilização de variados materiais, os recursos de expansão e extensão, as numerosas composições com outros elementos. Em associação com os edifícios e tais elementos, compunham a paisagem urbana, formando um conjunto harmônico e coeso. (CULLEN, 1993)

Assim, pensar o modo como esse pavimento se articulava entre os espaços construídos, formando ruas, praças, pontes, passagens, recintos e toda sorte de espaços livres, como ele se colocava em níveis, rampas, acessos, como se transformava em variados materiais, de variadas cores, texturas e desenhos, era de extrema importância para compor a complexidade, a variedade, a funcionalidade e a beleza dos espaços livres, de forma a cativar e proporcionar emoções para aqueles que o utilizavam. Para Cullen (1993), podia-se pensar que assim como uma casa era constituída essencialmente por piso, parede e teto, o espaço livre era constituído essencialmente pelo pavimento como chão, pelos edifícios ao seu redor como paredes, e pelo céu acima como teto: “A vida na rua é enquadrada por paredes, estrada e céu.” (CULLEN, 1993, p. 123).

Dentre toda a sorte de espaços livres formados pelo pavimento-paisagem, Cullen (1993) destacou principalmente o recinto, atribuindo-lhe um importante papel no espaço urbano; para determinadas morfologias, ele era a unidade base. O autor o considerou ainda como um espaço destinado a acolher e resguardar o pedestre do *frenesi* que era o movimento urbano das ruas, proporcionando-lhe um lugar tranquilo que funcionava como finalidade do percurso. Além de ter o potencial de provocar um sentimento de identificação do usuário com seu entorno. [il. 2.35]

Fora dele, o ruído e o ritmo apressado da comunicação impessoal, vai-vem que não se sabe para onde vai nem donde vem; no interior, o sossego e a tranquilidade de sentir que o largo, a praça, ou o pátio tem escala humana. O recinto é o objetivo da circulação, o local para onde o tráfego nos conduz. Sem ele, o tráfego tornar-se-ia absurdo. (CULLEN, 1993, p. 27)

Cullen (1993) considerou que se podia ainda criar uma sensação de recinto através da aproximação de duas massas edificadas, resultando em uma impressão de pressão para o pedestre, oposta àquela vivenciada em amplas praças e avenidas. Esse estreitamento, no entanto, não impedia o livre transitar de pessoas e veículos, o que, somado ao envolvimento do recinto, podia ajudar “[...] a estabelecer a articulação da cidade, pela sua divisão em zonas bem definidas e claramente diferenciadas.” (CULLEN, 1993, p. 47). O enclave para o autor funcionaria como uma variação do recinto: tratava-se de um espaço interior, mas que possuía livre acesso e se abria para o exterior. Também tratava-se de um lugar tranquilo, separado do movimento da rua, mas de fácil localização, e de onde se podia observar o exterior mas mantendo-se fora de seu funcionamento, de um local seguro e acolhedor.

O pavimento e toda sua potencialidade, no entanto, falhou ao se transformar em uma superfície homogênea e disforme. A diversidade de materiais foi trocada por um contínuo e uniforme tapete de asfalto, a invadir, juntamente com os carros, incontáveis espaços da cidade. Segundo Cullen (1993), tal pavimento asfaltado, neutro, indiferente, genérico, transformava o que era uma superfície de ligação entre os edifícios em uma superfície de separação. A uniformização gerava monotonia e era redutora das variações urbanas, que tornavam as ruas mais atraentes e interessantes.

As construções ricas em texturas e cores, assentam, necessariamente, num pavimento. Se este não passar de uma extensão asfaltada lisa e uniforme, elas por sua vez parecer-nos-ão desarticuladas, separadas umas das outras, uma vez que o pavimento não prende o nosso interesse. Entre os diversos fatores que contribuem para a unificação e coesão numa cidade, o pavimento é dos mais importantes [...]. (CULLEN, 1993, p. 55)

A relação do tráfego com as ruas se estendia para suas dimensões e características, bem como para sua disposição dentro da malha urbana. Enquanto a uniformização das ruas em amplas larguras favorecia que o fluxo se espalhasse por todas as vias, segundo Cullen (1993), cortando caminho por onde preferisse dentro do bairro, uma malha regular, de vias paralelas e perpendiculares também favorecia a livre circulação do carro e suas altas velocidades. Tamanha ortogonalidade e simetria frequentemente causavam monotonia e descaracterização, ao invés de criarem efeitos interessantes para os pedestres.

Cullen (1993) deu como exemplo o caso de dois cruzamentos nas áreas centrais das cidades inglesas Gloucester e Chester. Na primeira, tratava-se de um cruzamento ortogonal de duas vias, bastante usual na malha regular. O problema com esse cruzamento, para o autor, era a descaracterização de suas esquinas e dos caminhos que levavam a ele: não importava de que lado se chegasse, a perspectiva era quase a mesma. Isso gerava uma dificuldade de criar referências que orientassem o pedestre. Já no segundo caso, tinha-se um cruzamento parecido, porém com uma das vias ligeiramente deslocada para o lado. Esse pequeno movimento da rua criava um espaço delimitado, onde o cruzamento se revelava gradualmente conforme se caminhava para ele, colocando o edifício defronte à rua em

uma situação de destaque. Isso era suficiente para criar um cenário mais referenciado e característico, e o edifício em destaque, que podia ser institucional ou de alguma importância para a cidade, ajudava a construir a cena urbana. (CULLEN, 1993)

Jane Jacobs (2000) também defendia a redução da largura das ruas, conjuntamente a uma maior frequência delas. A cultura do espaço livre público havia renovado o interesse por elas. Uma maior quantidade de ruas poderia ser alcançada com uma malha de quadras curtas, que não apenas oferecesse um maior número de ruas, como também um maior número de esquinas, de cruzamentos, de uniões de fluxos, de possibilidades de caminhos, e de oportunidades de encontro. Por sua vez, as quadras longas ofereciam trajetos igualmente longos e muito mais segregados uns dos outros; com menos cruzamentos, era mais difícil unir os fluxos de pessoas e veículos. As quadras curtas eram mais capazes de criar a complexa mistura de usos das ruas que era imprescindível para o sustento da diversidade urbana. (JACOBS, 2000)

[...] ruas frequentes e quadras curtas são valiosas por propiciar uma rede de usos combinados e complexos entre os usuários do bairro. Ruas frequentes não são um fim em si mesmas. Elas são um meio para um fim. Se esse fim – gerar diversidade e catalisar os planos de muitas pessoas além dos planejadores – for limitado por um zoneamento repressivo ou por construções padronizadas que obstruam o livre desenvolvimento da diversidade, não se obterá nada de muito significativo com as quadras curtas. Como as combinações de usos principais, as ruas frequentes efetivamente ajudam a gerar diversidade só pela maneira como atuam. O modo como funcionam (atraindo para si misturas de usuários) e os resultados que elas proporcionam (o crescimento da diversidade) estão intimamente relacionados. A relação é recíproca. (JACOBS, 2000, p. 205 e 206)

A segregação física das pessoas por meio dos trajetos comprometia o uso diversificado de determinada região. Como o fluxo era pior distribuído dentro dessa área, criavam-se ruas de menor fluxo que se transformariam em predominantemente residenciais, e ruas de maior fluxo que seriam de predominância do comércio e serviços. Era certo o mal da monotonia, segundo Jacobs (2000). Havia um mito do planejamento urbano moderno de que um grande número de ruas era um desperdício de espaço e de que a abundância de ruas era resultado de um projeto urbano inadequado ou ruim. Os teóricos da cidade jardim e da *ville radieuse* gostariam que o solo se destinasse, em sua maior parte, a áreas verdes planejadas, não a ruas em excesso. No entanto, ruas raramente desaparecem da estrutura urbana, pelo contrário, nas partes da cidade com um bom desempenho, as ruas se multiplicavam. Para Jacobs (2000), isso só poderia atestar os benefícios gerados por uma intensa presença de ruas no território.

A VITALIDADE DA RUA

O advento da via expressa e da autoestrada levou às últimas consequências a

monofuncionalização da rua como espaço de circulação, e de modo quase exclusivo, da circulação de automóveis. As forças de resistência atuantes a partir da década de 1960, principalmente, apontaram as nefastas consequências para a vida urbana do predomínio do uso das ruas da cidade pelo alarmante volume do tráfego. Jane Jacobs (2000) destacou a importância de que ruas e calçadas pudessem abrigar outros usos e funções, tão importantes para a cidade quanto a circulação; frequentemente colocada com a prioridade em relação às demais funções. A rua, vista como principal elemento urbano, não deveria sua essência e razão de ser apenas ao trânsito e circulação, de coisas e pessoas, mas a toda uma rica diversidade de usos. (JACOBS, 2000)

Carlos Nelson dos Santos (1985, p. 24) apontou que "A experiência do espaço urbano fundamenta a intuição de que rua é mais que via, trilho ou caminho. [...] Só em mapas, plantas e planos, ruas podem ser vistas apenas como meios de circulação entre dois pontos distantes." A abstração do espaço da rua na representação urbanística frequentemente era redutora de suas outras apropriações, essas mais evidentes na vivência do espaço. Dentro do planejamento urbano moderno, as ruas foram frequentemente consideradas como um elemento-meio para organização dos fluxos e o exercício da livre circulação. Tratadas como instrumentos do tráfego, elas eram analisadas, dimensionadas, categorizadas e equipadas para esta finalidade. No entanto, a rua seria também um elemento-fim, finalidade do movimento, não apenas meio para que se chegue em outro lugar. Uma diversidade de outros usos a animava, não raro negligenciados pelo urbanismo funcionalista e pelos planejadores urbanos modernos em seus mapas, análises e representações, mas que ficava clara na vivência dos espaços urbanos das cidades reais.

Contraposto ao direito à livre circulação colocava-se o direito à livre reunião. Esse foi um dos maiores prejuízos que o crescimento do tráfego causou na estrutura e na vida urbana, segundo Cullen (1993). A transformação da malha viária e a invasão das antigas ruas da cidade tradicional pelo grande volume de automóveis modificou a paisagem urbana - agora apreendida sempre em movimento - e alterou suas rotinas e suas ordens de funcionamento, bem como a qualidade da vida urbana.

A liberdade de se poder parar para conversar, de reunião, de se sentir em liberdade no exterior, podem não parecer muito importantes ao lado dos imperativos do transporte, mas é uma das razões porque as pessoas vivem em cidades e não isoladamente – para poderem gozar os prazeres do social. (CULLEN, 1993, p. 127)

A posição, no entanto, não era banir o uso do automóvel. Cullen (1993) não atacou a existência do automóvel e do trânsito rápido na vida urbana de forma geral, mas criticou a apropriação indiscriminada dos espaços da cidade por este. Seria necessário repensar a utilização de toda e qualquer rua para tal fim, não cedendo à tentação de chegar com o carro à porta de todos os lugares. Muitas ruas poderiam ser limitadas ao trânsito local de seus moradores, evitando sua apropriação majoritária pelo trânsito de atravessamento. Dessa

forma, o espaço poderia servir principalmente ao pedestre e suas atividades, sem excluir o acesso do automóvel, mas demarcando de forma clara quem tem a prioridade de uso do espaço. No entanto, o universo do pedestre na maioria das ruas da cidade ficara reduzido às estreitas faixas das calçadas; o que muitas vezes causava insegurança e desconforto em seus usuários. Um exemplo dado por Cullen (1993) foi o de *Poultry Cross*, uma antiga construção rodeada por calçadas que funcionava como um aglutinador de pessoas e de suas atividades - uma «âncora» no espaço livre. Sua existência, porém, estava ameaçada pelo constante avanço do tráfego, no qual o automóvel seguia invadindo o espaço do pedestre. (CULLEN, 1993) [il. 2.36] [il. 2.37]

Na obra de Jacobs (2000), o leito carroçável, espaço dos carros, era colocado em segundo plano, quase ignorado. Desde que os carros invadiram o espaço da rua e empurraram as pessoas, seus principais usuários, para as calçadas, estas adquiriram um papel de extrema importância para o urbano. A vida das cidades passou a acontecer de maneira predominante nas passeios, responsáveis por abrigar todo o fluxo de pedestres, o movimento das pessoas e, na maior parte do tempo, as demais atividades que elas exercem na rua. Nas calçadas as pessoas circulavam, passeavam, conversavam, se encontravam; também era através delas que se acessava os edifícios, que as pessoas chegavam em suas casas ou paravam em alguma loja, entravam em algum estabelecimento comercial. Assim, a calçada, frequentemente negligenciada por urbanistas e planejadores, tornou-se a parte mais importante da rua, lugar onde a vida pública urbana acontecia: "As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais. Ao pensar numa cidade, o que lhe vem à cabeça? Suas ruas. Se as ruas de uma cidade parecerem interessantes, a cidade parecerá interessante [...]" (JACOBS, 2000, p. 29). [il. 2.38][il. 2.39][il. 2.40][il.2.41]

Calçadas com nove ou dez metros de largura são capazes de comportar praticamente qualquer recreação informal – além de árvores para dar sombra e espaço suficientes para a circulação de pedestres e para a vida em público e o ócio dos adultos. Há poucas calçadas com largura tão farta. Invariavelmente, a largura delas é sacrificada em favor da largura da rua para os veículos, em parte porque as calçadas são tradicionalmente consideradas um espaço destinado ao trânsito de pedestres e ao acesso a prédios e continuam a ser desconsideradas e desprezadas na condição de únicos elementos vitais e imprescindíveis da segurança, da vida pública e da criação de crianças nas cidades. (JACOBS, 2000, p. 96)

Outro exemplo do prejuízo que o tráfego excessivo ocasionava para as apropriações do espaço da rua por outros agentes foi abordado em um estudo descrito por Jan Gehl (1980) sobre três ruas adjacentes em São Francisco¹¹. Avaliou-se o efeito que o aumento do tráfego causava em ruas similares, que antes possuíam um baixo volume de veículos. Na rua que se manteve com um pequeno fluxo de veículos, cerca de dois mil por dia, seus espaços

¹¹ Estudo conduzido por Appleyard e Lintell em 1970-71, descrito por Jan Gehl em sua obra *Life between buildings*. Ver: GEHL, 1980.

livres continuaram a serem ocupados por pessoas e suas atividades cotidianas, permitindo uma grande permanência em seus espaços. Nas outras duas ruas, porém, a intensidade do tráfego aumentou de forma moderada e intensa, com oito mil veículos por dia em uma rua e dezesseis mil em outra. O número de atividades e de pessoas reduziu drasticamente na primeira e foram quase extintos na segunda e terceira, demonstrando o quão sensível ao tráfego é a apropriação do espaço público da rua pelas pessoas. (GEHL, 1980)

Ainda que o uso e apropriação dos espaços públicos pelas pessoas e por suas atividades, rotineiras ou extraordinárias, fosse espontâneo, ele não seria de todo imprevisível. Algumas diretrizes de planejamento urbano e índices utilizados na disciplina do urbanismo poderiam ajudar a criar as condições adequadas para o livre desenvolvimento das atividades humanas nos espaços públicos da cidade. Para Gehl (1980), a permanência das pessoas nos espaços livres era condicionada por uma série de fatores, dentre as quais estava a qualidade do ambiente físico. O desenho urbano influenciaria a apropriação dos espaços livres de uma cidade, assim como influenciariam também a densidade e o uso do solo.

A simples presença de pessoas seria um atrativo para outras pessoas, assim como a ocorrência de atividades humanas seria uma condicionante para o desenvolvimento de novas atividades. Pessoas tenderiam a buscar, passear e parar em lugares que já estivessem animados pela presença de outras pessoas; assim como as novas atividades humanas teriam a tendência de começarem próximas de outras atividades que já estavam em curso. Tal premissa, sustentada por Jan Gehl (1980), baseava-se no prazer que as pessoas encontravam nos contatos passivos que o espaço público oferecia com excelência, isto é, o «ver e ser visto» por outras pessoas. Por isso os bancos das praças virados para os caminhos mais cheios eram mais utilizados que aqueles em lugares reservados; por isso cafés que colocavam suas cadeiras nas calçadas de ruas movimentadas faziam tanto sucesso desde o bulevar parisiense do século XIX: por causa da vida que existia nessas calçadas. Jane Jacobs (2000) também defendia o fato de que as pessoas iriam para onde há outras pessoas, exatamente pelo prazer de observar a essas e ao movimento que provocavam no espaço; isto é, a simples movimentação de pessoas entretidas em suas atividades já era em si um atrativo para que outras pessoas utilizassem esse lugar; “[...] uma rua viva sempre tem tanto usuários quanto meros espectadores.” (JACOBS, 2000, p. 38). *[il. 2.42][il. 2.43][il. 2.44]*

Gordon Cullen (1993) defendeu que a simples existência dos espaços livres, por si só, não era suficiente. Eles precisavam ser ocupados por elementos imóveis e móveis, ou o que ele chamou de apropriação estática e através do movimento. A apropriação estática tratava da ocupação do espaço livre por elementos imóveis como construções e mobiliário urbano, ocupação essa que visava apenas dar suporte às atividades que usualmente tinham lugar nos espaços livres. Poderia por exemplo tratar-se de uma construção que oferecesse abrigo do sol e da chuva, mas que ainda assim permitisse a livre reunião das pessoas debaixo de sua cobertura. A construção podia funcionar como uma apoio no qual as pessoas podiam

se prender por alguns instantes, retirando-se momentaneamente do constante fluxo do movimento dos transeuntes. Para que houvesse a reunião de pessoas, era preciso um atrativo: “[...] o homem é gregário, mas para o ser totalmente necessita de pretexto, do incidente ou duma âncora.” (CULLEN, 1993, p. 106). O homem também podia ancorar-se nas atividades que aconteciam nos espaços livres da cidade, fossem elas comerciais, recreativas ou sociais. Essa era a forma de apropriação através de um tipo específico de movimento que não o dos carros; o espaço livre era apropriado de forma dinâmica pelo movimento das pessoas, por pessoas conversando e passeando, vendedores parados, crianças brincando; constituindo assim um cenário urbano vivo e cativante. (CULLEN, 1993)

A presença de um grande número de pessoas usando os espaços públicos e um grande número de atividades diversificadas acontecendo neles trazia uma série de benefícios para a cidade e seus habitantes. Dentre os espaços públicos, Jacobs (2000) destacou as calçadas como uma espécie de medidor urbano. A complexidade de seu uso era essencial para a ordem urbana, viva e a todo momento em transformação, ordem responsável pela segurança e pela liberdade oferecida aos seus usuários. Embora ela parecesse acontecer naturalmente nos bairros mais bem sucedidos na questão urbana, era possível distinguir alguns de seus elementos, de suas regras, e a partir deles ter consciência do funcionamento do todo, da totalidade da cena que eles formavam quando sobrepostos, muito mais forte e impactante do que seus elementos isolados, como uma sinergia.

Essa ordem compõe-se de movimento e mudança, e, embora se trate de vida, não de arte, podemos chama-las, na fantasia, de forma artística da cidade e compará-la à dança – não a uma dança mecânica, com os figurantes erguendo a perna ao mesmo tempo, rodopiando em sincronia, curvando-se juntos, mas a um balé complexo, em que cada indivíduo e os grupos têm todos papéis distintos, que por milagre se reforçam mutuamente e compõem um todo ordenado. O balé da boa calçada urbana nunca se repete em outro lugar, e em qualquer lugar está sempre repleto de novas improvisações. (JACOBS, 2000, p. 52)

Essa ordem urbana era um parâmetro da segurança urbana, ambas podendo ser sentidas nas ruas de uma cidade, principalmente nos passeios, uma vez que esse sentimento era mais intensamente vivenciado pelos pedestres. O sentimento de estar seguro ou correr perigo que as pessoas vivenciam nas calçadas dizia muito sobre a segurança da cidade. Para além disso, Jacobs (2000) atribuiu às ruas e calçadas de uma cidade a função de manter a segurança urbana, realizada em grande parte pelo que a autora chamou de os «olhos da rua»; tratava-se dos comerciantes e lojistas, dos residentes, dos visitantes, dos trabalhadores, dos estrangeiros, de todos os usuários desse espaço público. Todos eles exerceram um papel de vigilância que era fundamental para a segurança da rua. Porém, tratava-se de uma fiscalização realizada de maneira espontânea, quase inconsciente, mas que exige certo nível de iniciativa pessoal. Assim, para que funcione, era preciso que as pessoas se sentissem parte integrante desse espaço, também responsáveis por sua ordem, segurança e funcionamento. De fato, era preciso que houvesse um sentimento de confiança, de apoio geral da rua, para que essa

identificação e iniciativa ocorressem e a vigilância da ordem pública fosse efetiva. E esse sentimento era formado justamente a partir dos pequenos, e muitas vezes triviais, contatos públicos que ocorriam cotidianamente nas calçadas. A vida nas ruas surgia quando havia condições e oportunidades favoráveis, o que estava intrinsecamente ligado aos contatos públicos que ocorriam nas calçadas e à segurança desses espaços. (JACOBS, 2000)

Os olhos da rua eram mais facilmente conquistados quando a rua contava com diversos usos tipológicos, como estabelecimentos de comércio e serviços, escritórios, bares etc. As pessoas que trabalhavam nesses lugares, que cuidavam e eram responsáveis por eles, acabavam se tornando proprietários naturais da rua. Devido a essa categoria em que se encontravam, eles se mostravam como personagens importantes para ajudar na manutenção da ordem. Muitas vezes, se tornavam mesmo figuras públicas desses lugares, contribuindo para a estrutura social da vida nas calçadas. Com uma função de serem públicos, eles transmitiam notícias do interesse das ruas, realizavam pequenos favores, fiscalizavam o funcionamento do espaço, cuidavam das ruas e calçadas, tudo isso sem intromissões indesejáveis. (JACOBS, 2000)

O uso misto também era um fator condicionante para o intenso uso dos espaços públicos de uma região ou vizinhança. A presença de estabelecimentos comerciais e de serviços em meio a áreas de residências davam motivos para que as pessoas usassem as calçadas: elas os procuravam para fazer compras, se alimentar, encontrar amigos, e até mesmo para pedir pequenos favores quando moravam no bairro, fenômeno apontado e explanado por Jacobs (2000). Consequentemente, o uso desses lugares garantia que as ruas de seu entorno também fossem utilizadas a fim de se chegar até eles, ainda que nessas ruas não houvesse grandes atrativos para os usuários em geral.

Os bares, por exemplo, com seu funcionamento noturno, ofereciam um conjunto de olhos vigilantes - de proprietários, funcionários e clientes - para o espaço público ao seu redor em um período no qual os outros olhos, que faziam esse papel durante o dia, não estavam mais presentes ou vigilantes, aumentando a segurança desses espaços quando estavam mais esvaziados. Andar em uma rua animada pelo movimento de pessoas não apenas era, frequentemente, mais agradável do que caminhar por uma rua deserta, como também ofereceria uma maior proteção ao pedestre. Jacobs (2000) observou que essa segurança que vinha da presença constante de pessoas nas ruas relacionava-se ao adensamento populacional das regiões; quando menor o adensamento, como nos subúrbios residenciais, menores as chances de encontrar pessoas caminhando pelas ruas.

A crítica à descentralização feita por Jacobs (2000) e Cullen (1993) estendia-se à baixa densidade construtiva, o que também se relacionava com a escala da cidade. Uma cidade poderia até aumentar sua densidade construindo arranha-céus, porém se as distâncias entre os edifícios e as funções da cidade forem muito elevadas, induzindo a dependência do deslocamento no tráfego motorizado e desencorajando que as pessoas caminhassem pela

cidade, seria mais difícil que seus espaços livres ficassem cheios de pessoas. Como apontou Gehl (1980), essa cidade não favorecia o pedestre, pois não estava em uma escala adequada a ele.

Nessas cidades, um tal vê edifícios e carros, mas poucas pessoas, se alguma, porque o tráfego de pedestre é mais ou menos impossível, e porque as condições para a permanência no exterior em áreas públicas próximas de edifícios são muito pobres. Espaços externos são grandes e impessoais. Com grandes distâncias no plano urbano, não há muito o que se experimentar ao ar livre, e as poucas atividades que acontecem são espalhadas no tempo e espaço. Sob essas circunstâncias muitos residentes preferem ficar nos interiores. (GEHL, 1980, p. 33, tradução nossa)

A cidade com edificações menores, mais próximas umas das outras, com residências, comércio e serviços integrados, espaços livres dimensionados para os pedestres, e não para os carros, com distâncias possíveis de serem feitas a pé por qualquer um, convidavam as pessoas a estarem presentes nos espaços livres e a permanecerem mais tempo neles. Pra Gehl (1980, p. 33, tradução nossa), "Essa cidade é uma cidade viva, na qual os espaços internos dos edifícios são suplementados com áreas externas usáveis, e onde espaços públicos podem funcionar."

O adensamento de pessoas, característico das metrópoles, trazia com ele o aumento do número de desconhecidos frequentando a rua, que segundo Jacobs (2000) deveria contar com a infraestrutura necessária para receber esses usuários, não apenas para acolher as pessoas do entorno da vizinhança. Nas cidades grandes, o número de desconhecidos ultrapassava em muito o número de pessoas conhecidas. Por isso, era essencial que todos se sentissem seguros entre totais estranhos; de maneira recíproca, também era importante que estes desconhecidos se sentissem protegidos nas ruas de uma cidade qualquer. Não era desejável, nem deveria ser necessário, refugiar-se nos espaços privados em busca de segurança. Não seria possível esquivar-se do espaço público; sua escassa utilização era o primeiro indício de insegurança. As ruas formavam o espaço público comum a todos os habitantes e usuários de uma cidade, e por isso seu papel fundamental de oferecer segurança e proteção para todos.

Por definição, mais uma vez, as ruas da cidade devem ocupar-se de boa parte da incumbência de lidar com desconhecidos, já que é por elas que eles transitam. As ruas devem não apenas resguardar a cidade de estranhos que depredam: devem também proteger os inúmeros desconhecidos pacíficos e bem-intencionados que as utilizam, garantindo também a segurança deles. Além do mais, nenhuma pessoa normal pode passar a vida numa redoma, e aí se incluem as crianças. Todos precisam usar as ruas. (JACOBS, 2000, p. 36)

O estabelecimento dessa boa convivência com desconhecidos contribuía em qualidades fundamentais para a vida pública. Quando as ruas, principalmente das metrópoles, ofereciam uma infraestrutura adequada que permitia essa convivência com completos estranhos, "[...] em condições civilizadas mas fundamentalmente dignas e reservadas" (JACOBS, 2000, p.

78), então ficava mais fácil que uma grande variedade de pessoas, de diferentes condições sociais, morassem, trabalhassem ou frequentassem os mesmos bairros.

O convívio social que as cidades propunham, a partir do fato de muitas pessoas morarem muito perto umas das outras, era influenciado pelo espaço físico e variava de acordo com o contexto no qual ocorria, segundo Gehl (1980). Por exemplo, as atividades sociais que se desenvolviam em uma área residencial de baixa densidade eram mais íntimas e abrangentes, pelo fato das pessoas se reconhecerem com maior facilidade, do que os contatos sociais que ocorriam nos centros das cidades, onde o número de pessoas era muito maior, e portanto eram completas desconhecidas umas das outras. Os contatos ocorridos nesses centros onde havia uma grande circulação de pessoas eram «contatos de baixa intensidade», como chamou Gehl (1980), ou contatos passivos, que não exigiam um comprometimento maior de seus indivíduos. Mas exatamente por serem contatos que não demandavam muito das pessoas, eles eram particularmente interessantes. Muitas pessoas procuravam esses espaços públicos animados pelo movimento das pessoas simplesmente para verem e ouvirem outras pessoas. Era um modo de estar acompanhado sem as exigências e demandas dos contatos sociais mais próximos e íntimos; uma das grandes celebrações da vida urbana.

A vida entre edifícios oferece uma oportunidade de estar com outros de um modo relaxado e pouco exigente. Alguém pode fazer passeios ocasionais, talvez fazer um desvio em uma rua principal no caminho para casa ou parar em um banco convidativo perto de uma porta da frente para estar junto de pessoas por um breve momento. Alguém pode pegar uma longa corrida de ônibus todos os dias, como descobriu-se que muitos aposentados fazem em grandes cidades. Ou alguém pode fazer compras diárias, mesmo que fosse mais prático fazê-la uma vez por semana. Mesmo olhar pela janela de tempos em tempos, se se é afortunado o bastante para ter algo para se olhar, pode ser recompensador. Estar junto de outros, ver e ouvir outros, receber impulsos de outros, implica experiências positivas, alternativas à estar sozinho. Não se está necessariamente com alguém específico, mas se está, não obstante, com outros. (GEHL, 1980, p. 19, tradução nossa)

A vida social urbana se expressaria por todos os espaços, aonde quer que as pessoas se reunissem, não se limitando ao interior dos edifícios, e por isso Gehl (1980) a chamou de a «vida entre edifícios». Espaços externos, ruas, praças e demais espaços livres eram ocupados pelas pessoas e por todos os tipos de atividades que elas realizavam - sociais, comerciais, culturais. Era essa combinação variada da presença e das ações das pessoas que significava os espaços comuns da cidade. Para Jacobs (2000), as ruas ofereciam um grande número de oportunidades de contatos públicos, tanto em suas calçadas como em seus estabelecimentos; esses contatos ocorriam com toda a diversidade de pessoas que frequentassem esse espaço - que quanto mais diversas, melhor - mas que por isso mesmo, não se tratava de contatos íntimos, de estabelecer laços com essas pessoas. Eram contatos mais efêmeros, de uma vida social pública, estabelecidos no cotidiano da cidade, e que por isso só poderiam ocorrer no espaço público.

Esses contatos passivos que animavam os espaços públicos dos centros das cidades,

que contribuía para sua vitalidade, eram importantes de diferentes formas para o *urbano*. A partir deles, outras atividades sociais se desenvolviam, em geral de maneira espontânea e não programada; assim, eles ajudavam que outros tipos de relações sociais se estabelecessem nesses espaços. Isso acontecia porque esses espaços livres públicos, principalmente o espaço da rua, constituíam um espaço de mediação. Entre o isolamento oferecido pelo espaço privado da casa e a companhia de estar com amigos em uma praça, havia essa forma intermediária de sociabilidade que era estar em uma rua cheia de desconhecidos.

A posição intermediária da rua no meio ambiente, na intersecção do público e do privado, do indivíduo e da sociedade, do movimento e do lugar, do edificado e do não edificado, da arquitetura e do planejamento, exige que se preste uma atenção simultânea às pessoas, ao meio físico e a suas numerosas inter-relações. (ANDERSON, 1980, p. 7, tradução nossa)

Jan Gehl observou (1980) que as pessoas e tudo aquilo que estava relacionado a elas - suas vidas, suas relações sociais, suas atividades - eram o que havia de mais importante em uma cidade; e também o que havia de mais interessante: "A vida nos edifícios e entre os edifícios parece em quase todas as situações ser considerada mais essencial e mais relevante do que os espaços e os edifícios mesmos" (GEHL, 1980, p. 31, tradução nossa). O espaço físico importava na medida em que afetava o modo como essas pessoas viviam suas vidas e se relacionavam.

O desdobramento, para a cidade e seus habitantes, do desaparecimento dessa vida urbana presente nas ruas e do esvaziamento do espaço público foi colocado por diversos autores. A ausência desses contatos passivos ou contatos públicos levava à consequente ausência das formas de contato intermediárias citadas. Para evitar essa situação, Jacobs (2000) defendia a demarcação de um limite claro entre o espaço público e o espaço privado que favorecesse os contatos e os relacionamentos estabelecidos no espaço público da rua. Quando esse limite não era tão claro, e as calçadas careciam de pessoas, de vitalidade, os moradores desse lugar precisavam ampliar suas vidas privadas se quisessem algum contato social com a rua e com seus vizinhos e usuários; os contatos passivos antes oferecidos pela rua, que pouco demandavam, tornam-se contatos mais exigentes de tempo e dedicação. Segundo Jacobs (2000), a consequência desta ser a única forma de contato possível era que os moradores começavam a exigir de seus vizinhos uma condição social parecida com as suas próprias; o que podia em seguida levar à segregação espacial e social. No outro extremo, se essas pessoas decidiam por não compartilhar suas vidas privadas, elas se isolavam, não compartilhando nada. O que gerava ainda mais abandono e esvaziamento das ruas e espaços públicos, com graves consequências para a cidade. A autora acusava bairros e cidades suburbanizados e de baixa densidade de possuírem essa vida pública esvaziada.

A rua como espaço público por excelência, o mais presente em toda cidade, o espaço comum a todos os seus habitantes, é lugar de possibilidades e sociabilidades, e pode abrigar todo o espectro da vida pública e sua diversidade de pessoas e ações: "Jogos, reuniões, festas,

encontros, cerimônias e atividades assemelhadas que se oponham às ideias de privacidade e de intimidade, encontram na rua o seu lugar ideal. É aí que deve estar o que é de todos [...]" (SANTOS, 1985, p. 13). [il. 2.45]

Uma vez que a rua é este espaço público e comum a todos, é natural que ela seja também o lugar privilegiado da vida social urbana. A rua reúne a diversidade dos cidadãos em um espaço que é igual para todos. E no qual todos são iguais, como cidadãos. Eis a importância desse encontro na rua. Eis o ponto fundamental dessa vida social: ser pública. "Aparentemente despretensiosos, despropositados e aleatórios, os contatos nas ruas constituem a pequena mudança a partir da qual pode florescer a vida pública exuberante da cidade." (JACOBS, 2000, p.78). Aqui, as pessoas podem se reunir e se encontrar sem as condutas que o espaço privado impõe, salvaguardados pela impessoalidade oferecida pelas ruas. Não é preciso estreitar laços ou agir de forma íntima com as pessoas com quem se encontra na rua. E é particularmente esse o proveito de tais encontros, tão bem oferecidos pelas cidades, especialmente as metrópoles: "[...] se os contatos interessantes, proveitosos e significativos entre os habitantes das cidades se limitassem à convivência na vida privada, a cidade não teria serventia." (JACOBS, 2000, p. 59).

A complexa cena urbana das cidades tradicionais, com suas camadas de tempos e tecidos históricos, não é composta apenas de matéria, ou «cidade», para Lefebvre. Ela também é composta por relações e vida - pelo «urbano». Pessoas e atividades também compõem a cena urbana, não como personagens secundários porque efêmeros, simples espectadores do teatro construído, mas como partes ativas, constituidores e transformadores dos espaços. Nos espaços comuns da cidade, espaços do coletivo, a vida pública urbana se desenvolve, com suas atividades; a vitalidade das cidades tradicionais, a vida punjante, diversificada e cosmopolita das metrópoles.

Para nossa cultura é impossível imaginar o urbano sem o recurso à noção e à imagem de ruas. A importância de que desfrutam pode ser percebida pela constatação da quantidade de atividades e significados para os quais servem de apoio ou de lócus. (SANTOS, 1985, p. 24)

Na vida cotidiana, na rotina do dia-a-dia de uma cidade, surgem diferentes formas de apropriação do espaço da rua. E seu espaço público deve abrigar a diversidade de pessoas bem como a diversidade de atividades e de relações a serem feitas, desfeitas e refeitas nesse espaço. Para Santos (1980, p. 24), "A expressão 'alma da rua' significa um conjunto de veículos, transeuntes, encontros, trabalhos, jogos, festas e devoções." Trata-se de um 'microcosmo real'¹², no qual o valor de uso é preponderante e responsável pela transformação desse espaço. De fato, para Lefebvre, "O uso principal da cidade, isto é, das ruas e das praças, dos edifícios e dos monumentos, é a Festa." (LEFEBVRE, 2001, p. 12).

¹² Expressão utilizada por Jane Jacobs.

O EMBATE ENTRE AS VELHAS RUAS E A NOVA MOBILIDADE

il. 2.1

Vias expressas de Robert Moses em Nova York.

FONTE | BALLON; JACKSON, 2007, p. 92.

il. 2.2

Viaduto em Hollywood.

FONTE | LYNCH, 1980, p. 50.

il. 2.3

Complexo de viadutos em cidades americanas do pós-guerra.

FONTE | SMITHSON, 1967, p. 41.

il. 2.9

Ao lado, a separação entre a cidade tradicional, voltada ao pedestre, e a estrutura voltada à circulação e ao trânsito rodoviário. Acima, a confusão gerada quando esses cenários tentam conviver.

FONTE | CULLEN, 1993, p. 29.

il. 2.5 e il. 2.6

Golden Lane (acima) e Robin Hood Gardens (ao lado), projetos semelhantes de conjuntos de habitação que possuíam a rua aérea. O elemento serviria tanto para se observar a cidade e como decorativo para a mesma.

FONTE | RISSELADA; VAN DEN HEUVEL, 2005, p. 33.

il. 2.10 e 2.11

Nieuwmarkt Renovation, de Aldo van Eyck; cortes (à esq.) e simulação (à dir.).

FONTE | LIGTELIJN, 1999, p. 176 e 177.

il. 2.7 e il. 2.8

Plano para o concurso de *Hauptstadt Berlin* (acima) e perspectiva do deque para pedestre (abaixo).

FONTE | RISSELADA; VAN DEN HEUVEL, 2005, p. 76 e 79.

il. 2.4

Autoestradas nos Estudos para Vias Londrinas dos Smithson.

FONTE | RISSELADA; VAN DEN HEUVEL, 2005, p. 103.

A VOLTA À RUA DA CIDADE TRADICIONAL

il. 2.12

Byelaw Street.

FONTE |
SOUTHWORTH;
BEN-JOSEPH,
2003.

il. 2.13

Crianças
brincando na
rua, de Nigel
Henderson.

FONTE |
SMITHSON,
1967, p. 10 e 13.

il. 2.14

Casa Hubertus de Aldo
van Eyck.

FONTE | LIGTELIJN,
1999, p. 185.

il. 2.16

Limite entre
casa e rua.

FONTE |
CULLEN, 1993,
p. 38.

il. 2.15

Casa isolada no
lote.

FONTE | CULLEN,
1993, p. 80.

il. 2.17

Dualidade
dentro e fora.

FONTE |
CULLEN, 1993,
p. 186.

il. 2.18

Espaço
transição.

FONTE |
CULLEN,
1993, p. 189.

il. 2.21
Deflexão.

FONTE | CULLEN, 1993, p. 45.

il. 2.20

Saliências e
reentrâncias.

FONTE | CULLEN,
1993, p. 46.

il. 2.27

Broadway.

FONTE | LYNCH,
1980, p. 48.

il. 2.26

Pequena senhora cinzenta.

FONTE | LYNCH, 1980, p. 92.

il. 2.22

Perspectiva velada.

FONTE | CULLEN, 1993, p. 44.

il. 2.19

Sensação de recinto. FONTE | CULLEN, 1993, p. 71.

il. 2.24

Rua com edifícios
particulares, ou
acidentes.

FONTE | CULLEN,
1993, p. 46.

il. 2.25

Edifício marco na
paisagem.

FONTE | CULLEN,
1993, p. 47.

A CULTURA DO ESPAÇO LIVRE PÚBLICO

il. 2.28

Quando a neve cai nas cidades.

FONTE | LIGTELIJN, 1999, p. 68.

il. 2.29 e il. 1.30

Parquinhos em Amsterdam de Aldo van Eyck.

FONTE | LIGTELIJN, 1999, p. 71 e 69.

il. 2.33

Diferenças que uma iluminação adequada causam em uma rua.

FONTE | CULLEN, 1993, p. 149.

il. 2.34

Variações no pavimento ajudam a compor a cena urbana.

FONTE | CULLEN, 1993, p. 55.

il. 2.32

Letreiro anima a pequena rua.

FONTE | CULLEN, 1993, p. 44.

il. 2.35

Recinto.

FONTE | CULLEN, 1993, p. 27.

il. 2.31

Imagens de uma visão serial em Oxford.

FONTE | PEVSNER, 1993, p. 52 a 64.

A VITALIDADE DA RUA

il. 2.35

Praça livre do trânsito de atravessamento, prioridade é do pedestre.

FONTE | CULLEN, 1993, p. 124.

il. 2.36 e il. 2.37

Caso de Poultry Cross.

FONTE | CULLEN, 1993, p. 106 e 107.

il. 2.45

Perspectiva de uma rua ocupada por uma festividade.

FONTE | CULLEN, 1993, p. 120.

il. 2.38, il. 2.39, il. 2.40 e il. 2.41

A vida nas calçadas.

FONTE | ANDERSON, 1981, p. 135 e 279.

il. 2.42, il. 2.43 e il. 2.44

Apropriação de ruas e casas por pessoas e suas atividades.

FONTE | GEHL, 1980, p. 78, 138, 152.

RUA E
URBANIDADE

| 3

As ruas são a morada do coletivo. O coletivo é um ser eternamente inquieto, eternamente agitado que vivencia, experimenta, conhece e inventa tantas coisas entre as fachadas dos prédios quanto os indivíduos no abrigo de suas quatro paredes.

WALTER BENJAMIN

Inaugurando um novo ambiente urbano que seria lugar de conflitos e contradições, a era moderna provocou uma ruptura com o homem e a cidade anteriores; a atmosfera urbana das metrópoles mostraram-se ao mesmo tempo encantadoras e perturbadoras, fontes de deleite e angústia. Nesse ambiente caótico e contraditório, com tamanho contingente de pessoas vivendo tão próximas umas das outras, homens e mulheres eram submetidos a grande número de estímulos, o que resultou em uma nova «vida mental urbana». O espaço físico metropolitano produzia assim determinados comportamentos por parte de seus habitantes (SIMMEL, 1976). Berman (2007) destacou esse «novo estado mental» como a experiência da modernidade; compartilhada por todas as pessoas que participaram desse contexto, ela é notoriamente contraditória: ao mesmo tempo em que promete aventuras e excitação, ela ameaça destruir tudo que havia antes e que significava acolhimento e sentido.

Para Berman (2007), a rua será o lugar de abrigo, encontro e colisão das «forças materiais e espirituais modernas». Por forças materiais entende-se os processos econômicos, sociais e políticos que transformaram o mundo que se conhecia antes, inaugurando concretamente um novo mundo, um ambiente moderno, processo que podemos entender por «modernização». As forças espirituais referem-se ao homem, às mudanças mentais e artísticas do indivíduo, o chamado «modernismo». Berman explora a dialética entre modernização e modernismo, a relação entre espaço físico e indivíduo: a transformação da paisagem urbana no século XIX e a resultante atmosfera da cidade moderna - caótica, turbulenta, dinâmica - criaram a sensibilidade moderna. O encontro dessas forças materiais e espirituais em um mesmo espaço teve na rua seu lugar, e a transformou no “[...] símbolo fundamental da vida moderna.” (BERMAN, 2007, p. 371).

Berman (2007) apropriou-se do termo «modernismo nas ruas», segundo ele cunhado em maio de 1968, para designar os protestos dos estudantes contra o sistema educacional e econômico, para destacar o principal lugar do espírito moderno na cidade do período pós-guerra. No entanto, a cultura moderna se fez presente nas ruas há vários séculos, desde o começo da história moderna; Baudelaire, junto de muitos outros artistas modernos, “[...] se nutriu da verdadeira perturbação das ruas modernas, transformando seus ruídos e dissonância em beleza e verdade.” (BERMAN, 2007, p. 43). Os escritos de Baudelaire contemplaram a vida moderna em sua completude - seus aspectos positivos e negativos, e

denunciaram sua composição dialética e contraditória, feita, indissociavelmente, de beleza e caos, de graça e desamparo.

O modernismo manifesta uma especial subjetividade, um particular comportamento e percepção, há séculos e até os dias de hoje, com sua maior força nas ruas: “[...] o lugar do modernismo é nas ruas, nas nossas ruas.” (BERMAN, 2007, p. 20).

AS TRANSFORMAÇÕES NA CONCRETUDE DA RUA MODERNA

A década de 1960 foi marcada por um novo espírito de modernidade; diante da desconexão entre os indivíduos e seus anseios e desejos, e uma alteração no original ambiente moderno concretamente construído, como apontou Berman (2007), os modernistas de então voltaram a olhar a sua volta, para a cidade moderna e suas vidas cotidianas nela, ambas fontes de alegria e de sofrimento. A cidade de Nova York simultaneamente passava por grandes transformações urbanas em nome da modernização e deteriorava-se em diversas partes de seu tecido, porém parte de seus cidadãos, especialmente aqueles que percebiam as muitas manifestações da modernidade, encontraram *beleza* nas paisagens caóticas e desgastadas dessas metrópoles modernas. Essa forma de resistência expressou-se tanto na arte quanto no ativismo, e ambos ambientaram-se nas ruas das metrópoles. Muitos artistas nessa década levaram suas obras para o espaço público, como os *happenings*, e a manifestação dos estudantes em Paris em 1968 iria tomar as ruas da cidade, reclamando para si seu pertencimento: transformando-as e se transformando nelas. Tratava-se de um “[...] protesto revolucionário que transforma a multidão de solitários urbanos em povo e reivindica a rua da cidade para a vida humana.” (BERMAN, 2007, p. 198).

A rua tornou-se simultaneamente tema e palco desses movimentos, que estavam preocupados com a vida urbana dos homens e mulheres modernos, e decidiram buscar respostas em seus bairros e cidades, em suas vidas cotidianas. A obra de Jane Jacobs foi crucial para o desenvolvimento do «modernismo nas ruas», tornando-se um importante símbolo desse, e uma clara referência para o urbanismo e os estudos urbanos da época. Jacobs (2000) observou atentamente a real cidade onde vivia, sua velha estrutura urbana, e compreendeu que aquilo que aos olhos de muitos parecia tão somente desordem, perturbação e obsolescência, escondia por trás uma disposição, coesão e assimétrica harmonia que criava o lugar ideal para o desenvolvimento de uma espontânea e autêntica vida urbana. A vida cotidiana das ruas das metrópoles modernas era uma das principais fontes de *uma qualidade descrita pela experiência: a urbanidade*. Através de uma narrativa urbana, Jacobs (2000) contou o desenvolvimento de um dia na vida da rua onde morava, em Nova York: as pessoas que por ela passavam, as atividades que abrigava, seus atores e suas cenas, descrevendo o desenrolar desse enredo com prazer e entusiasmo (BERMAN, 2007).

O movimento de resistência dos anos do pós-guerra na área do urbanismo foi formado por uma ampla articulação entre autores, e buscou tratar principalmente da vida urbana e de suas relações com a forma da cidade¹. Arquitetos como Gordon Cullen, Kevin Lynch e Aldo Rossi iriam reagir à predominância da arquitetura racionalista na década anterior resgatando a particular arquitetura e morfologia das cidades históricas, bem como escritos que a defendiam, como Camillo Sitte. A retomada de Sitte, que escreveu no início do século XX, pode ser entendida claramente como uma resposta à exacerbação da razão e da técnica como principais, e por vezes únicos, norteadores do planejamento urbano e da construção das cidades; a incontestável influência de Sitte no urbanismo de resistência deve-se, em grande parte, ao modo como ele reintroduziu a experiência estética nas preocupações dos urbanistas e planejadores, defendendo seu delicado equilíbrio com a técnica (COLLINS, 1980).

[...] Sitte ao falar de «Natureza» estava se referindo aparentemente às funções naturais da cidade: o ambiente do homem como ser social e artisticamente sensível. O problema não era meramente o da infraestrutura sanitária ou do fluxo de tráfego, como outros haviam insistido, senão o de como desenhar a totalidade para que a cidade fosse, psicológica e fisiologicamente, adequada às necessidades das posteriores gerações dos cidadãos que residiriam nela, especificamente em seus espaços abertos e em seus passeios. (COLLINS, 1980, p. 66)

Tratava-se portanto, no depoimento desses autores, de planejar considerando as formas de vida urbana, para que o ambiente criado potencialmente as propiciasse. Os intelectuais dessa época notaram como a monofuncionalização e o zoneamento promovidos pelo movimento moderno da arquitetura e urbanismo afetavam negativamente a vida cotidiana das cidades, e que quanto mais diversificada e integrada eram as funções e estruturas das cidades mais o espaço urbano era capaz de incentivar e dar abrigo para a vida urbana. Para Montaner (1993), como o lugar dessa vida urbana era, principalmente, nas ruas e praças das cidades, inaugurou-se uma nova «cultura do espaço livre e público». O autor também apontou o desgaste que relacionava com a cidade capitalista e os problemas urbanos decorrentes de tal sistema em questão como influência para o desenvolvimento dos escritos sociológicos acerca do tema urbano.

Com a consideração de critérios mais metafísicos na compreensão e abordagem das cidades, e a conseqüente observação das cidades reais para o entendimento de suas formas físicas e sociais, ampliou-se a valorização das características particulares de cada cidade, entendendo que nenhuma possuía os mesmos contextos culturais, históricos e geográficos. Em oposição aos dogmas universais da arquitetura e urbanismo modernos, e à abstração do planejamento urbano com suas homogeneizantes cartilhas de desenvolvimento,

¹ A reação ao planejamento urbano e zoneamento veio muito de personagens que não eram profissionais do campo da arquitetura e do urbanismo, como é o caso de Sitte e Jacobs, talvez justamente porque eles percebiam melhor os efeitos causados pelo planejamento nas formas de vida urbana. George e Christiane Collins observaram que muitas das principais ideias sobre o tema vieram de profissionais paralelos ou até mesmo de amadores. Ver: COLLINS, 1980.

muitos arquitetos e urbanistas descendentes dos próprios CIAMs, como Alison e Peter Smithson e Aldo van Eyck, passaram a considerar as particularidades de cada ambiente urbano, desenvolvendo a “[...] ideia de que a cidade, além de contemplar-se com os olhos disciplinares do técnico, se deve entender como lugar de outras muitas manifestações humanas e materiais” (MONTANER, 1993, p. 76, tradução nossa).

A crescente resistência observada nos anos do pós guerra, em especial a partir da década de 1960, foi uma resposta ao mal estar sentido por homens e mulheres modernos que resultava em grande parte da dicotomia entre um espaço físico construído conforme a referência de uma racionalidade funcional, e uma cultura e comportamento constituídos ao longo do século XIX e XX em lugares complexos, bastante distantes da experiência asséptica proporcionada pelas espacialidades modernas do urbanismo funcionalista. A cisão entre a experiência espacial e a sensibilidade moderna havia sido provocada por um processo de abstração que começara ainda no final do século XIX, e que havia crescido gradualmente, atingindo na década de 1960 todas as esferas da vida.

A racionalidade desenvolvida foi amplamente utilizada na busca por soluções para os problemas das novas metrópoles e da sociedade urbana. As disciplinas do urbanismo e do planejamento urbano utilizaram-se dessa forma abstrata como ferramenta para tratar os desafios da intensa urbanização vivida. As dificuldades colocadas por uma metrópole da complexidade que Londres apresentava já no século XIX, fez com que o planejamento urbano se distanciasse da cidade real - seus espaços e habitantes, se utilizando da técnica e dessa razão competente para administrar os espaços e organizar a cidade. Para Lefebvre (1978), a utilização da inteligência e do método analítico pelos urbanistas modernos era compreensível devido à dificuldade de atuação sobre a totalidade do fenômeno urbano. No entanto, a divisão em partes e elementos, fundamental à análise, mostrou-se também simplificadora das complexidades do todo; a cidade é totalidade complexa, e portanto não pode ser reduzida à “[...] soma de elementos visíveis sobre o terreno, tangíveis, sejam funcionais, morfológicos, demográficos, etc” (LEFEBVRE, 1978, p. 140, tradução nossa).

Neste marco analítico, os arquitetos e urbanistas tem encontrado soluções técnicas a um determinado número de problemas. Por exemplo, tem estabelecido quadros sinóticos de serviços, traçados de tráfego, de circulação, de repartição de superfícies. Tudo isso, ainda que perfeitamente válido, não dá ao sociólogo uma análise exhaustiva do fenômeno urbano. O erro, a deficiência geral destes métodos e estas ciências, é que são exageradamente analíticas. (LEFEBVRE, 1978, p. 140, tradução nossa)

Desenvolvido nos séculos XIX e XX, uma derivação do racionalismo clássico, Lefebvre (2001) nomeou este de «racionalismo de organização». Essa especial razão, não sendo capaz de entender a realidade em toda sua dimensão, resumiu-se a analisar suas partes e organizá-las segundo uma ordem abstrata, correndo “o risco de não perceber que a coerência é uma forma, portanto mais um meio do que um fim” (LEFEBVRE, 2001, p. 30). A especial razão

ou inteligência analítica dispôs e organizou no espaço da cidade as condições sociais e as funções urbanas que considerou essenciais ao homem moderno, como habitar, trabalhar, circular e recrear-se, segundo um processo de abstração que separava as funções antes unidas na cidade tradicional. Para Lefebvre (2001), os novos conjuntos urbanos oriundos do urbanismo funcionalista mostravam-se como resultados da ação dessa inteligência analítica, e a segregação testemunhada nesses era consequência da separação de pessoas, estratos sociais e funções no espaço; essa razão “distingue e separa tudo quanto pode ser distinguido e separado no real” (LEFEBVRE, 2001, p. 30).

O Urbanismo resultante desse pensamento buscou resolver os problemas que a cidade moderna densa e apinhada criava, muitas vezes sociais e econômicos, através de questões primordialmente espaciais. Na tentativa de propor soluções para os reais problemas observados nas cidades de seu tempo, Le Corbusier propôs um novo urbanismo - para criar uma nova cidade para um novo homem - mas que reduzia “[...] a sociedade urbana à realização de algumas funções previstas e prescritas na prática pela arquitetura. [...] Ele aumenta e deseja criar as relações humanas ao defini-las, ao conceber o seu contexto e o seu palco.” (LEFEBVRE, 2001, p. 48). O funcionalismo priorizou as funções da cidade em detrimento de suas formas e estruturas.

A prerrogativa da inteligência analítica era a de organizar o complexo urbano das cidades históricas, cujo caos, na visão dos urbanistas modernos como Le Corbusier, atrapalhava a vida urbana idealizada por esses teóricos. No entanto, “É apenas diante deles que a contradição é desordem.” (LEFEBVRE, 2001, p. 30). Ao distinguir e separar as funções da cidade, organizar seu caos evidente, resultante da mistura de residências, lojas, áreas de lazer e estar, veículos e toda a diversidade de pessoas, eliminava-se a rua da cidade histórica e toda urbanidade que esta abrigava. Jane Jacobs (2000) denunciou que essa ordem imposta pelos racionalistas era excessivamente simplista e redutora, e ignorava que a aparente desordem possuía uma complexidade e coerência difícil de serem apreendidas num rápido relance; em sua urgência de criar espaços salubres e regulares haviam exaurido-os social e espiritualmente. Berman (2007, p. 200) em seus escritos retoma o mote lançado por Jacobs e vai além: a eliminação do caos das ruas da cidade antiga levaria à extinção das “[...] contradições sociais e psíquicas fundamentais da vida moderna[...]”; esse caos não representava apenas congestionamentos e perturbações, mas uma vida urbana rica e estimulante, que tinha se constituído no século XIX e sobrevivido desde então.

Dentre todos os elementos urbanos, a rua - sua forma e sua função dentro da cidade - foi talvez o mais impactado pelo pensamento do urbanismo funcionalista. Na busca por solucionar os problemas de circulação das cidades modernas, Le Corbusier (2000) em seus escritos extinguiu a rua da cidade tradicional, pois seu aspecto e experiência não eram compatíveis com o novo mundo que se apresentava; ela ademais não atendia às exigências cada vez maiores dos automóveis por espaço. Obscurecidas foram assim as demais funções

da rua - “a função informativa, a função simbólica, a função lúdica” (LEFEBVRE, 1999, p. 28) - apagando, junto com sua forma concreta, seu espaço, a vida urbana, o lugar que abrigava. Lefebvre (2001) denunciou o desaparecimento da rua nos novos conjuntos e bairros criados por esse urbanismo, e a consequente deterioração de sua vida social. Com a tentativa de transformar tal funcionalismo em uma visão totalizante da cidade arriscava-se negligenciar a função representada pela rua, função essencial da cidade: o fato da rua ser uma fonte permanente de informações reiteradas a todo instante; quanto mais informações a rua emite, mais completa e interessante é sua vida urbana. A rua tornou-se o meio para circular, mas a crítica a essa postura viria de muitos pontos: “a rua não é um simples lugar de trânsito, mas um lugar de informações e intercâmbios humanos, encontros, relações e iniciativas entre os grupos, um lugar de espetáculo e estímulo” (LEFEBVRE, 1978, p. 135 e 136).

A relação que a sociedade construiu com a circulação tem se transformado, de forma mais intensa, desde o começo da era moderna, e por consequência influenciado a relação com as ruas das cidades. Richard Sennet (1988) observou que os estudos de William Harvey na viragem do século XVII sobre o corpo humano como um sistema de artérias e veias sustentaram a possível analogia da concepção de cidade também como sistema - suas ruas e avenidas - cujo principal objetivo era fornecer o suporte para a livre circulação do sangue no primeiro e pessoas e bens na segunda. As grandes avenidas que rasgam a cidade Barroca garantem acesso e visibilidade aos monumentos e marcos referenciais e asseguram o circular na modernidade, que adquiria valor em si mesmo: o propósito do deslocamento “[...] cedeu lugar à jornada, como um fim em si mesma.” (SENNET, 2003, p. 220). O espaço da rua importava primordialmente como ligação entre lugares. A partir de então verificou-se um processo crescente de conceber as ruas sobretudo e essencialmente como local de passagem, em detrimento de lugar de permanência e experimentação.

A disseminação do automóvel particular no século XX fez surgir uma facilidade de movimentação sem precedentes, fazendo com que a circulação desimpedida e sem obstáculos do indivíduo começasse a ser vista como um direito absoluto (SENNET, 2003).

O automóvel particular é o instrumento lógico para o exercício desse direito, e o efeito que isso provoca no espaço público, especialmente no espaço da rua urbana, é que o espaço se torna sem sentido, até mesmo endoidecedor, a não ser que possa ser subordinado ao movimento livre. A tecnologia da movimentação moderna substitui o fato de estar na rua por um desejo de eliminar as coerções da geografia. (SENNET, 1988, p. 28)

O advento da modernidade fez surgir um fascínio pelo movimento livre e pela velocidade; para Sennett (2003, p. 213), “O homem moderno é, acima de tudo, um ser humano móvel.” A popularização do automóvel deu concretude a essa ideia. A livre movimentação e o grande quantidade de automóveis que tomou as ruas das cidades transformaram o espaço público radicalmente. O isolamento e a velocidade oferecidos pelo carro causam uma espécie de

alienação do motorista com o seu entorno; tanto faz a paisagem pela qual ele atravessa, ela passa quase despercebida uma vez que a intenção é o deslocamento. Desse modo, o espaço público, principalmente da rua, tornou-se simples derivação do movimento, empobrecendo sua experiência (SENNET, 1988). A experiência do ser humano na rua passou a condicionar-se ao tráfego, ao circular, quer fosse a experiência do pedestre quer fosse do condutor.

Qualquer forte conexão visceral com o meio ameaça tolher o indivíduo. [...] Hoje, como o desejo de livre locomoção triunfou sobre os clamores sensoriais do espaço através do qual o corpo se move, o indivíduo moderno sofre uma espécie de crise tátil: deslocar-se ajuda a dessensibilizar o corpo. Esse princípio geral vem sendo aplicado a cidades entregues às exigências do tráfego e ao movimento acelerado de pessoas, cidades cheias de espaços neutros, cidades que sucumbiram à força maior da circulação. (SENNET, 2003, p. 214)

Le Corbusier, observando as transformações urbanas na virada do século XIX para o XX, impressionou-se com a influência do tráfego na vida urbana e seu poder de reivindicar todas as ruas da cidade, oferecendo ao homem uma mobilidade até então desconhecida. Segundo Berman (2007), o principal arquiteto responsável pela difusão do Movimento Moderno e do urbanismo funcionalista não se sentiu intimidado por essas novas forças de trânsito; ao contrário, Corbusier se identificou com elas, inscrevendo seu lugar proposto nesse fluxo contínuo: “O homem na rua se incorporará ao novo poder tornando-se o homem no carro.” (BERMAN, 2007, p. 199). O homem moderno, que defendia Corbusier, precisava de uma nova cidade; se a sua nova casa seria uma máquina de morar, sua nova rua seria uma máquina de circular, e portanto não teria nela lugar para pedestres, pois eles impedem as altas velocidades, prerrogativa da livre circulação levada ao seu extremo. Nada mais de cafés nas calçadas, de lojas e vitrines nas bordas das ruas, de pontos de parada e recreação; a rua que Corbusier propunha pertencia apenas ao tráfego, ao circular.

A complexidade do *urbano*, bem como a vida e as relações que ele abriga, foram constantemente esvaziados. Ao descolar a rua de sua realidade física e social, ao abstrair sua forma e função das cidades reais, tratando-a de maneira extremadamente técnica e objetiva, como simples ferramenta de organização do tráfego e área de circulação, comprometeu-se sua concepção como experiência estética e sensorial; negligenciou-se a rua enquanto fenômeno capaz de abrigar significados múltiplos. O urbanismo funcionalista em sua proposta de preservar a vida separando os fluxos de pessoas e de veículos, dando as ruas para o tráfego e resguardando os pedestres em infundáveis áreas parqueadas, como na *Ville Vert* de Le Corbusier (2000), aniquilaram a vida urbana das ruas da cidade: “A trágica ironia do urbanismo modernista é que seu triunfo ajudou a destruir a vida urbana que ele um dia almejou libertar.” (BERMAN, 2007, p. 201).

A razão analítica que ancorou os processos de planejamento tinha a pretensão de organizar não apenas o espaço e o tempo, mas também a vida cotidiana, que, para Lefebvre,

já demonstrava sinais de miséria nas cidades existentes: sua base era composta por ordens lógicas, técnicas e funcionais, que seguiam por sua vez uma ordem moral. O funcionalismo, com sua discriminação das funções a serem exercidas, reduziu a complexidade social e organizou o cotidiano a ponto de suprimir e limitar outras possibilidades e arranjos, o que se estendia também para os espaços; monotonia e tédio foram os resultados: “O funcionalismo integral traz como consequência e corolário o tédio, o tédio profundo do ser que realiza pontualmente suas funções.” (LEFEBVRE, 1978, p. 108). Lefebvre (1978) foi enfático a desvelar o equívoco da crença de que tudo deve ser previsto na cidade moderna. Quanto mais claros e distintos seus planos e projetos, quanto mais estanques seus zoneamentos, menos espaço havia para o imprevisto, menos aberto às possibilidades. Um dos principais atrativos das grandes cidades é justamente o leque de oportunidades que ela oferece. Para Lefebvre (1978), a vida moderna, ao mesmo tempo que encontra conforto no habitual e na repetição do cotidiano, também clama pela variedade e pelo inesperado para arrancar-lhe do tédio e da monotonia dos espaços enfadonhos. A modernidade propicia o evento, o acontecimento - a festa - na vida urbana.

Há que escolher, e o possível não escolhido torna-se impossível. Desta forma, a grande cidade oferece opções mais numerosas que a pequena cidade ou o povoado, é o que chamamos suas «seduções», suas «tentações», suas «chamadas», se trata de bens que ambicionar, de ofícios que aprender, de amigos que frequentar, de amores que conquistar. (LEFEBVRE, 1978, p. 91)

Henri Lefebvre (1978) apontou a rua como principal representante da vida cotidiana: ambas são compostas por eventos repetidos e triviais que constituem o espetáculo rotineiro, por vezes interrompido por algum acontecimento extraordinário capaz de resgatar as pessoas do torpor da repetição diária. A rua é constituída não apenas por sua concretude, mas essencialmente por sua qualidade de experiência urbana, por tudo o que reúne e dispersa; de modo que é composta por elementos efêmeros, sempre a renovar-se e também a repetir-se, eventual e cotidianamente. Para Lefebvre (1978), estamos todos imersos nela; a vida cotidiana é tudo o que o ser humano conhece, é tudo que está ao seu redor e nele mesmo, ao mesmo tempo que ele está fora dela e vive de forma indiferente a ela. É na cotidianidade que todos experenciam o mundo ao seu redor, que se apropriam da vida: “A vida cotidiana confronta os possíveis e os impossíveis: a alegria afronta a dor e o tédio. Neste sentido contém o critério do humano.” (LEFEBVRE, 1978, p. 88).

A partir da importância do elemento lúdico, Lefebvre (1978) elaborou a utopia da cidade lúdica, acreditando ser preciso resgatar a imaginação que se perdera com a organização da vida proposta pela inteligência analítica. A cidade utópica imaginada por Lefebvre (1978) tinha em seu centro, em seu coração, o elemento lúdico; de fato, toda a cidade partia dele, sendo este composto por jogos de todos os tipos, especialmente o relacionado à cultura. Ao redor desse núcleo lúdico essencial estariam os parques e passeios, bem como todos os outros elementos da cidade: residências, comércio, postos de trabalho etc. Já a rua utópica

teria sua animação resgatada por mercados, lojas e outros comércios, com a clara referência dos *suks* – tradicional bazar nos países árabes. Por cima dessas lojas, compondo edifícios mistos que poderiam assumir as mais variadas formas, estariam as habitações. Automóveis estariam enterrados no subsolo, ou ao menos num nível mais baixo que o dos pedestres (LEFEBVRE, 1978). Nesse modelo imaginado, o zoneamento clássico que tornara as cidades modernas assépticas não teria lugar.

A cidade funcional frequentemente também previu os espaços dos jogos que se estreitam em suas formas, materializados principalmente em espaços esportivos, negligenciando-se assim a função lúdica da cidade e a importância social que o jogo desempenha nela. Os urbanistas do funcionalismo não tomavam consciência da possibilidade que o jogo tem de surgir em todos os lugares, protagonizados de forma espontânea por qualquer um: o funcionalismo valorava apenas os jogos passivos, como os de espetáculo. Lefebvre (1978) referenciava todos os tipos de jogos que se possa conceber na vida urbana, que se desenvolvem incessantemente nos espaços da cidade e que não poderiam ser reprimidos a espaços exclusivamente qualificados e destinados para isso. Os espaços livres projetados com tal finalidade não eram suficientes para suprir os desejos pelo lúdico e pelas possibilidades; a rua é o lugar privilegiado para seu abrigo: “é o que da sentido à rua, pois ele a faz” (LEFEBVRE, 1978, p. 182).

Possivelmente o jogo é a culminação e a coroação da sociabilidade. (...) O jogo não corresponde a nenhuma necessidade primária, embora pressuponha-nas todas. Corresponde a desejos afinados e diferenciados, segundo os indivíduos e grupos, desejos que matam rapidamente a monotonia e a ausência de possibilidades. (LEFEBVRE, 1978, p. 131 e 132)

Lefebvre (1978) colocou como o mais ousado de seus devaneios utópicos, justamente aquele que imaginava uma cidade na qual os homens dominassem por completo o jogo diário do viver, a cotidianidade, homens tornados donos de suas vidas cotidianas, transformadas por eles mesmos. O autor definiu a cidade, dentre outras formas, “como sendo projeção da sociedade sobre um local, isto é, não apenas sobre o lugar sensível como também sobre o plano específico, percebido e concebido pelo pensamento, que determina a cidade e o urbano.” (LEFEBVRE, 2001, p. 62).

A intrínseca relação entre cidade e sociedade resultaria então de um espelhamento de mudanças: quando a sociedade muda, ela modifica também a cidade, de modo que transformações profundas na vida cotidiana relacionadas às práticas e à cultura são capazes de fomentar mudanças significativas no espaço urbano.

Se na rua as dimensões sociais tomam espacialidade e concretude, é através de sua apropriação que é possível aos habitantes não apenas vivenciar a cidade, mas também fazê-la e transformá-la, ao mesmo tempo que modificam a si mesmos. Ana Fani Carlos (2011) apresenta a relação dialética entre espaço e sociedade como par indissociável: um se realizando no outro e através do outro. A produção do espaço faz parte do processo

de constituição da própria sociedade; ou, desdobrando Lefebvre, a produção do espaço é condição da própria reprodução da vida social. Sendo assim, a rua é vista como peça-chave do urbano: esse palco da ação cotidiana, que revela não apenas a vitalidade da cidade, mas também as resistências aos processos de urbanização e transformação do espaço que tentam desfigurar essa vida.

Finalmente na rua se tornam claras as formas de apropriação do lugar e da cidade, e é aí que afloram as diferenças e as contradições que permeiam a vida cotidiana, bem como as tendências de homogeneização e normatização impostas pelas estratégias de poder que subordina o social. (CARLOS, 2007, p. 51)

O cotidiano atinge sua plenitude sendo invadido e transformado pelos jogos, pelos prazeres, pela «festa» - sentido último da cidade, para Lefebvre (2001). A cidade e a vida cotidiana urbana, com suas relações sociais e subjetividades, podem ser equiparadas a uma «obra» a ser construída pelos homens e mulheres dentro das condições históricas nas quais se encontram; se isso não se consuma, não ocorre, tem-se a mera construção material, simples «produto». Enquanto o sentido da produção dos produtos está no “[...] domínio científico e técnico sobre a natureza material” (LEFEBVRE, 2001, p. 140), o sentido, a produção da obra estão relacionados ao sentido da apropriação, “[...] do tempo, do espaço, do corpo, do desejo” (LEFEBVRE, 2001, p. 140): a obra associa-se a seu valor de uso, enquanto o produto a seu valor de troca. Para o filósofo, a qualidade da cidade como obra é comparável à relevância de uma obra de arte, cujo valor está mais relacionado a sua condição de artefato humano, produto de suas ações como sujeitos, do que a sua materialidade.

A própria cidade é uma obra, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos produtos. Com efeito, a obra é valor de uso e o produto é valor de troca. O uso principal da cidade, isto é, das ruas e das praças, dos edifícios e dos monumentos, é a Festa (que consome improdutivamente, sem nenhuma outra vantagem além do prazer e do prestígio, enormes riquezas em objetos e em dinheiro). (LEFEBVRE, 2001, p. 12)

A rua é constituída assim por sua morfologia social, por seu valor de uso e apropriação, para além de sua morfologia física; em seu espaço, o ser humano: “[...] se manifesta, aparece, se apropria dos lugares, realiza um tempo-espaço apropriado; uma tal apropriação mostra que o uso e o valor de uso podem dominar a troca e o valor de troca.” (LEFEBVRE, 1999, p. 27 e 28). A rua ao ser entendida apenas por seu espaço, sua realidade física e concreta, esvazia-se, pois nela estão presentes tempos - passados, presente e futuro -, o cultural, o social e as possibilidades. Para Lefebvre (2001), a rua constitui-se por sua simultaneidade de acontecimentos e de informações.

A forma do urbano, sua razão suprema, a saber a simultaneidade e o encontro, não podem desaparecer. (...) Ao mesmo tempo que lugar de encontros, convergência das comunicações e das informações, o urbano se torna aquilo que ele sempre foi: lugar do desejo, desequilíbrio permanente, sede da dissolução das normalidades e coações, momento do lúdico e do imprevisível. (LEFEBVRE, 2001, p. 84)

A insistência de Lefebvre de que a rua é o lugar do encontro e da simultaneidade demonstra sua qualidade de espaço aglutinador, espaço que reúne tudo aquilo que se encontrava disperso nos demais espaços urbanos. É o espaço de reunião que permite todas as outras formas de associação, em espaços secundários, ainda que não menos importantes. O ímpeto por ordem do racionalismo funcionalista moderno esvaziou a complexidade da rua pois esta não pode ser senão desordem, juntando em si uma infinidade de informações; e é nessa entropia que a vida urbana se faz e se reinventa no cotidiano: “Essa desordem vive. Informa. Surpreende.” (LEFEBVRE, 1999, p. 27). A rua é a expressão da cidade e a manifestação do urbano, é forma concreta vazia, livre de edificações, e, precisamente por ser vazia, é capaz de abrigar todos os conteúdos. Assim como o urbano, “[...] cumulativo de todos os conteúdos, seres da natureza, resultados da indústria, técnicas e riquezas, obras da cultura, aí compreendidas maneiras de viver, situações, modulações ou rupturas do cotidiano” (LEFEBVRE, 1999, p. 110), a rua constitui-se como símbolo de uma vida moderna complexa.

AS FORMAS DE SOCIABILIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO DA RUA

A estrutura física da cidade - sua morfologia material - abriga também os modos de viver dos homens e mulheres que habitam esse espaço, suas relações sociais e suas culturas - sua morfologia social. Lefebvre (2001, p. 62 e 63) definiu a cidade “[...] pela pluralidade, pela coexistência e simultaneidade no urbano de padrões, de maneiras de viver a vida urbana.” O urbanismo funcionalista transformou os espaços da cidade tradicional em espaços de alienação, devido à consequente ausência de uma vida social espontânea, proporcionada pela rua nas cidades tradicionais. A modernidade do século XX e as formas resultantes de seu pensamento abstrato e sua razão analítica não atingiram apenas a materialidade da rua e dos espaços públicos da cidade, mas também seu *ethos* - as formas de uso e de comportamento que se manifestavam nesses espaços.

As ideias de «público» e «privado» transformaram-se junto com a cultura urbana após a ascensão do capitalismo industrial. O fenômeno da alienação que o capitalismo gerou – com a separação entre o trabalhador e seu trabalho – desdobrou-se em outras formas. Uma das manifestações mais contundentes diz respeito à vida pública e seu esvaziamento. Para Richard Sennet (1988), o indivíduo passou então a voltar-se para seu interior e a se aproximar das pessoas que fazem parte do seu círculo mais íntimo de relações – familiares e amigos, como resposta a um crescente temor da vida pública.

O padrão de comportamentos que se constituiu a partir do advento das grandes cidades, como modo de lidar com a grande quantidade de estímulos e a grande exposição que se vivia em sua vida pública, incluiu a valorização da vida privada e de um círculo íntimo de relações,

contra a *civitas* que fundamentava a vida pública e que garantia a convivência dos desiguais. Como resultado observou-se o esvaziamento do espaço público, e um distanciamento do convívio com aqueles que são considerados estranhos, desconhecidos ou estrangeiros, vistos com desconfiança e, por vezes, como ameaçadores. Esse afastamento do espaço público e da diversidade que este abriga levou a um fechamento em grupos de semelhantes, que possuísem um laço comum que os identificasse enquanto uma comunidade. A busca desses grupos pela constituição de uma identidade comum entre seus membros, ao invés da união em prol de interesses comuns - outra qualidade da vida cívica, destrói sua capacidade de transformar as condições sociais e deturpa o papel que a comunidade representa dentro da sociedade.

A decorrente distância social das relações que ocorrem na sociedade com esse modelo, alimentou a insegurança diante de pessoas desconhecidas, que teve no temor das multidões do século XIX uma de suas consequências. Para Sennet (1988), o medo do estranho e o decorrente fechamento em grupos de iguais teve consequências nefastas, não apenas para o indivíduo e a sociedade, como também para a cidade e seus espaços públicos. As comunidades que se constituíram dificultaram a realização da rica experiência que só é possível ter no contato com a diversidade de pessoas e pensamentos, e que compromete a sociedade com a perda de todos os benefícios que uma vida pública intensa e engajada gera para si própria (SENNET, 1988).

Aquilo que precisamente se perde com essa celebração é a ideia de que as pessoas só podem crescer através de processos de encontro com o desconhecido. Coisas e pessoas que são estranhas podem perturbar ideias familiares e verdades estabelecidas; o terreno não familiar tem uma função positiva na vida de um ser humano. Essa função é a de acostumar o ser humano a correr riscos. O amor pelo gueto, especialmente o gueto de classe média, tira da pessoa a chance de enriquecer as suas percepções, as suas experiências, e de aprender a mais valiosa de todas as lições humanas: a habilidade para colocar em questão as condições já estabelecidas de sua vida. (SENNET, 1988, p. 359-60)

A impessoalidade é uma exigência da vida pública: a manutenção de algumas barreiras sociais é importante para a sociabilidade que o espaço público requer, referente às relações sociais que se dão entre pessoas desconhecidas, sem vínculos familiares ou de afeto; é vital que certa distância emocional seja mantida para alcançar a dimensão impessoal que as pessoas necessitam no exercício da vida pública. Segundo Sennet (1988), desde o século XVIII esse modo de se comportar na vida pública é conhecido como o modo pelo qual o animal humano se torna um ser social. Dessa maneira, a vida pública na cidade constitui-se por um “[...] desejo de viver com os outros, mais do que pela compulsão de estar perto dos outros. Quanto mais esse comportamento tomar corpo, mais vivos se tornarão a mentalidade da cidade e o amor pela cidade.” (SENNET, 1988, p. 324).

O conceito de esfera pública e esfera privada é bastante antigo. A esfera pública, segundo Hannah Arendt (2010), estava relacionada com a esfera política, ou da *polis*, e dizia respeito

aos assuntos desse mundo comum compartilhado pelos homens; tratava-se da esfera da liberdade. Já a esfera privada era a esfera relacionada à família e àquelas atividades de manutenção da vida, de sobrevivência da espécie, estando ligada às necessidades vitais dos homens. Enquanto a esfera privada abrigava aquelas atividades que a preservação da vida exigia, a esfera pública abrigava as atividades referentes ao mundo comum dos homens e mulheres. Sennet (1988) desvendou que a *res publica* constituía a reunião e o estabelecimento de um compromisso mútuo entre pessoas que não estão envolvidas por vínculos afetivos ou familiares: trata-se do “[...] vínculo de uma multidão, de um ‘povo’ [...]” (SENNET, 1988, p. 16).

A coexistência das duas esferas, claramente distintas e separadas, era fundamental. Enquanto os gregos enalteciam a esfera pública em detrimento da privada, acreditando que apenas superando as necessidades da esfera privada, bastante marcada pela desigualdade e pela tirania, os homens poderiam se tornar livres, devido ao fato de nela serem todos iguais uns aos outros; os romanos por sua vez ponderavam a importância do equilíbrio entre ambas as esferas na sociedade. A esfera privada, relacionada à propriedade, garantia ao indivíduo um lugar seu no mundo, indispensável para que ele pudesse exercer seu papel político na vida pública: “[...] ser político significava atingir a mais alta possibilidade da existência humana, [mas] não possuir um lugar privado próprio [...] significava deixar de ser humano.” (ARENDT, 2010, p. 78).

A dissolução desse claro limite e distinção entre as esferas pública e privada, e a alteração dos significados que possuíam, relaciona-se ao período posterior à ascensão burguesa e à industrialização. A modernidade causou a ascensão da esfera social, que passou, no lugar da esfera pública, a se opor à vida privada; essa, por sua vez, cresceu e ampliou-se. Para Arendt (2010, p. 50), a sociedade conquistou a esfera pública, de modo que “[...] a distinção e a diferença tornaram-se assuntos privados do indivíduo.” Essa sociedade espera que a relação entre homens na vida pública se desse através de determinados comportamentos, e não mais de ações. O decorrente individualismo moderno gerou uma obsessão pelo «eu», pelas experiências pessoais, pela privacidade e pela eterna busca de se conhecer e de tornar as relações cada vez mais íntimas: “[...] conhecer-se a si mesmo tornou-se antes uma finalidade do que um meio através do qual se conhece o mundo.” (SENNET, 1988, p. 16).

O individualismo moderno afetou o entendimento de que o comportamento íntimo da família e amigos estava relacionado às exigências da natureza, e por isso deveria se restringir à esfera privada, enquanto o comportamento público e cosmopolita estava relacionado à cidade e às exigências da civilidade, por isso deveria acontecer nos espaços públicos, entre desconhecidos. Segundo Sennet (1988, p. 32), a cidade é condição do homem público: “[...] ‘público’ veio a significar uma vida que se passa fora da família e dos amigos íntimos; na região pública, grupos sociais complexos e díspares teriam que entrar em contato inelutavelmente. E o centro dessa vida pública era a capital.” No entanto, o surgimento do

homem moderno fez com que se valorizasse a segurança e o conforto dos espaços privados, desenvolvendo o medo e a aversão à exposição dos espaços públicos, assim como o temor da figura do desconhecido: “A própria pessoa estranha é uma figura ameaçadora, e muitos poucos podem sentir um grande prazer nesse mundo de estranhos: a cidade cosmopolita.” (SENNET, 1988, p. 16).

No entanto, Sennet (1988, p. 323 e 324) bem colocou que “A cidade é esse estabelecimento humano no qual os estranhos devem provavelmente se encontrar. A geografia pública de uma cidade é a institucionalização da civilidade.” As consequências para a cidade e para a sociedade desse temor da vida pública, e consequentemente do espaço público e tudo o que ele representa, é nefasta. O espaço público torna-se um espaço crescentemente neutro e amortizado, que não pode ser apropriado por uma vida pública esvaziada, quando ele deveria ser o lugar, por excelência, para onde as pessoas vão, na cidade moderna, afim de encontrar outras pessoas; seja com a intenção de troca, seja com a intenção de um contato mais passivo, de apenas olhar outras pessoas e o movimento resultante de suas atividades. Compromete-se justamente aquilo que a metrópole oferece de forma exclusiva para seus habitantes: o convívio de diferentes expressões culturais, a possibilidade dos encontros e das trocas entre a diversidade de seres, de ideias, de experiências.

O próprio medo da impessoalidade, que governa a sociedade moderna, prepara as pessoas para verem a comunidade numa escala cada vez mais restrita. Se o eu ficara reduzido a intenções, o compartilhar desse eu fica também reduzido a excluir aqueles que são muito diferentes em termos de classe, de política, ou de estilo. Interesse pela motivação e pelo bairrismo: eis as estruturas de uma cultura construída sobre as crises do passado. Elas organizam a família, a escola, a vizinhança; elas desorganizam a cidade e o Estado. (SENNET, 1988, p. 322)

Em oposição aos espaços internos e privados, a rua expõe de maneira pública e aberta o que estava encerrado anteriormente em outros lugares. Na rua, cada um de nós se coloca, se mostra, se expõe. Coloca em prática o «ver e ser visto»; por isso, cada um de nós é, na rua, observador e objeto de observação. Para Lefebvre (1978, p. 95), cada cidadão participa e compõe o espetáculo maior da rua, trazendo pra ela seus humores, seus andares, suas questões: “mil pequenos psicodramas e sociodramas se desenvolvem na rua [...]”. Para o autor, a rua não é apenas espetáculo para um público passivo, mas todas as pessoas na rua também participam de forma ativa desse teatro espontâneo; elas são espectadoras e também espetáculo.

A importância dessa exposição no espaço público e da própria vida pública, é ainda mais ampla e profunda. Arendt (2010) destacou como a convivência com outros no espaço público é importante para a própria constituição do indivíduo: a presença do outro atesta também a minha presença, e assim quem sou. Esse testemunho dos outros, e de nós mesmos pelos outros na rua, era essencial para a vida humana, segundo a filósofa: “[...] nenhuma vida humana [...] é possível sem um mundo que, direta ou indiretamente, testemunhe a

presença de outros seres humanos.” (ARENDT, 2010, p. 26).

Arendt observou dois significados para o termo «público». O primeiro, quando correspondente à vida pública e ao domínio público, designaria não apenas um mundo no qual há um grande movimento de informações, mas um mundo que constituísse a própria realidade: aquilo que ficava restrito à vida privada não ganhava notoriedade. E aquilo que o mundo não tomava conhecimento, que não tinha uma aparência para o mundo, não constituía a realidade: “A presença de outros que vêem o que vemos e ouvem o que ouvimos garante-nos a realidade do mundo e de nós mesmos [...]” (ARENDT, 2010, p. 61).

O termo público poderia ainda significar o mundo comum humano, ou seja, aquilo que há de comum entre as pessoas no mundo, ou tudo no mundo que diz respeito às pessoas e é por todas elas compartilhado. É neste mundo comum que mulheres e homens vivem e se relacionam, e embora dividam todos o mesmo espaço, cada um ocupa nele um lugar diferente e unicamente seu, um lugar que não pode ser ocupado por outros. E como cada pessoa ocupa um lugar diferente, único e intransponível, nesse mundo, cada pessoa é capaz de testemunhá-lo de um jeito único e particular; é capaz de ver e de ouvir de maneira diferente dos outros, embora todos vejam e ouçam o mesmo mundo. E é essa riqueza de testemunhos e de experiências que, para Arendt (2010), constitui o verdadeiro significado da vida pública.

Ser visto e ouvido por outros é importante pelo fato de que todos vêem e ouvem de ângulos diferentes. É este o significado da vida pública, em comparação com a qual até mesmo a mais fecunda e satisfatória vida familiar pode oferecer somente o prolongamento ou a multiplicação de cada indivíduo, com os seus respectivos aspectos e perspectivas. Esse “mundo” familiar jamais pode substituir a realidade resultante da soma total de aspectos apresentados por um objeto a uma multidão de espectadores. Somente quando as coisas podem ser vistas por muitas pessoas, numa variedade de aspectos, sem mudar de identidade, de sorte que os que estão à sua volta sabem que vêem o mesmo na mais completa diversidade, pode a realidade do mundo manifestar-se de maneira real e fidedigna. (ARENDT, 2010, p. 67)

Quando a essência da cidade é ser o lugar que abriga a vida pública e todas as suas manifestações, a rua ascende como o principal espaço urbano, dentre todos os espaços públicos de uma cidade, para abrigar o mundo comum do coletivo urbano. A profusão de pessoas e suas atividades encontradas nas ruas da antiga estrutura urbana das metrópoles modernas era responsável por sua *urbanidade* e sua importância social. O contato social, uma das principais razões pela qual as pessoas usam esse espaço, desenvolve-se melhor no espaço público, pois pertence à esfera da vida pública; segundo Jacobs (2000), a condição da vida social que ocorre nas calçadas das grandes cidades é precisamente a de ser pública. Para Berman (2007), o sentimento de mal estar dos tempos modernos, junto com o sentimento de solidão sentido pelos habitantes das metrópoles, tornou ainda mais importante o contato social em seus espaços públicos, verdadeira fonte de prazer e de sentido para os homens e mulheres modernos: “Uma das coisas que podem tornar a vida moderna digna de ser

vivida é o fato de que ela nos proporciona mais oportunidades [...] de conversar, de fazer um esforço no sentido de compreender o outro.” (BERMAN, 2007, p. 15). E essas oportunidades são encontradas enquanto fenômeno a ser vivido no espaço público da rua.

Assim como a forma física da rua é condicionada pelas formas concretas do pavimento, dos edifícios ao redor, das árvores e mobiliários que a compõem, suas formas não concretas, subjetivas, estéticas, metafísicas, relacionadas à significação, são compostas pelas ações, comportamentos e relações que as pessoas estabelecem em seu espaço. Francesco Carreri (2003) abordou a história do andar e explorou o ato de caminhar como experiência estética capaz de criar sentido e transformar a paisagem urbana; para o autor, o «caminho» pode ser desdobrado em ação, objeto e estrutura narrativa - trata-se do ato de percorrer o caminho, da concretude e materialidade do próprio caminho e do relato do percurso que se criou. Desdobrando Carreri (2003), e como tema central dessa investigação, as ruas, espaços livres da cidade, podem ser pensadas como espaços nômades, que precisam ser percorridas para serem preenchidas de significados; como o caminho, a rua não é somente espaço arquitetônico, é também a ação de andar, de percorrer um percurso, vivenciar uma experiência. Essa ação que se passa na rua, transforma e é transformada, surgindo assim como um modo de intervenção urbana, capaz de ressignificar a esses espaços e criar uma nova paisagem urbana.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os perfis de ruas apresentados foram construídos através do artifício da narrativa, não seguindo padrões cronológicos ou científicos, e descritos de maneira a criar uma perspectiva, uma visão, dentre outras possíveis, do que foram determinadas formas de ruas em certos momentos da história das cidades e do urbanismo. As formas desses perfis de ruas se mostraram não apenas físicas, mas também subjetivas; as formas das cidades relacionavam-se diretamente às formas de suas sociedades, e eram influenciadas por diferentes pensamentos e discursos. Do mesmo modo, os habitantes dessas cidades também foram influenciados por suas formas físicas. A indissociabilidade entre essas formas ficou evidente.

A compreensão do papel das ruas para uma cidade e seus habitantes não pode ser alcançada em sua totalidade sem que se considere a complexidade de seus aspectos físicos e metafísicos, bem como a relação que estabelecem entre si. O reconhecimento de suas formas concretas, de sua materialidade, passa por sua apreensão subjetiva, sua subjetividade, sem concebê-las separadamente. Assim como a relação dialética existente entre cidade e sociedade, a morfologia urbana estabelece uma relação de reciprocidade com a morfologia social ao qual está vinculada, assim como as relações, conteúdos e sentidos presentes nas ruas são também repercussões de suas formas físicas.

As ruas nas cidades da Idade Média faziam parte de um sistema de espaços livres, junto com as praças, largos e outros espaços livres não edificadas, que tinha grande importância para a morfologia material e social da cidade. Esses espaços livres possuíam grande permeabilidade pelo conjunto urbano e se relacionavam com os espaços construídos de forma intrínseca e delicada. As ruas eram estreitas, atendendo à escala dos pedestres, seus principais usuários, e por vezes sinuosas, compondo um tecido mais orgânico e espontâneo, principalmente no caso de cidades desenvolvidas a partir de determinados núcleos, como castelos e mosteiros. A relação dos edifícios com a rua era de proximidade e cumplicidade; as fachadas voltavam-se no mais das vezes para as ruas, contribuindo para compor sua forma e sua cena urbana. Pórticos ofereciam um passeio coberto e protegido, borrando o limite entre os espaços internos e externos. As ruas, praças e demais espaços livres não apenas eram importantes para a constituição da morfologia física da cidade, mas também para sua morfologia social, lugares de uma intensa vida urbana.

A modernidade inaugurou não apenas um outro ambiente urbano como também um novo homem, cujo espírito de modernidade estava indissociável desse novo espaço urbano das metrópoles. As reformas de Haussmann na medieval cidade de Paris, durante o século XIX, foi representativa das formas urbanas que a modernidade criou. O bulevar haussmanniano contrastava em tudo com as estreitas e sinuosas ruas da Paris medieval: suas amplas dimensões possuíam uma largura que provocavam o rompimento da unidade entre os edifícios de cada lado, suas calçadas generosas eram capazes de abrigar uma multidão de passantes e uma profusão de encontros, as lojas, cafés e restaurantes que se instalaram nelas constituíram uma outra relação com o público, o plantio de árvores, a presença de bancos e equipamentos acolhiam aqueles que desejavam se demorar ali, sua incrível retidão que mirava ao fundo um monumento era capaz de conferir um aspecto grandioso na perspectiva, suas numerosas faixas de leito carroçável se mostraram apropriadas para receber um contingente cada vez maior e mais veloz de veículos - carruagens e depois automóveis - que ajudaram a tornar o ambiente ainda mais vertiginoso e arrebatador. A inauguração da modernidade no ambiente urbano das grandes cidades foi responsável pela criação dessa cena urbana protagonizada nas ruas.

As novas formas físicas da cidade, sua materialidade e concretude, vieram acompanhadas de uma nova forma de experiência e de comportamento, de apropriação desse espaço, de vivência da vida pública que abrigava. De fato, foi na rua que se deu o encontro e o confronto entre a materialidade e concretude do mundo moderno e a atmosfera, o espírito da modernidade engendrado pelo espaço construídos e pelas relações que acompanhavam esse momento histórico. Os homens e mulheres que se encontravam nesse lugar, vivendo essa experiência, sentiram as contradições que a modernidade inaugurou de forma ainda mais presente na rua. A vida moderna trazia a empolgação e o receio perante aquilo que é inédito e desconhecido, ela era simultaneamente excitante e ameaçadora, extasiava e impressionava ao mesmo tempo que arrebatava, desconcertava e atordoava. E não poderia ser de outra forma: essa era sua condição, controversa e dialética. Muitos artistas modernos viveram esse ambiente e foram capazes de captar sua sensibilidade; não por acaso, frequentemente eles usaram a rua como tema para abordar a experiência da modernidade, como foi o caso das pinturas de Camille Pissarro e dos poemas de Baudelaire.

No entanto, as intensas transformações urbanas sofridas pelas maiores cidades durante a segunda metade do século XIX e a primeira do século XX foram seguidas de diversos problemas urbanos e desafios de urbanização. O ambiente urbano moderno deixou de ser visto como excitante, e passou a representar caos insalubre e negativo para o ser humano, perdendo ao longo desse conflito seu caráter dicotômico e contraditório de antes.

A criação do ideário moderno do novo homem defendeu a criação de uma nova cidade na qual a técnica e a razão dominariam. As velhas estruturas urbanas não eram mais adequadas à sociedade e ao mundo que se formavam pelo constante processo de modernização. A

eliminação da rua tradicional nos projetos do Movimento Moderno foi o marco simbólico de ruptura com a cidade tradicional. As formas físicas das ruas foram consideradas obsoletas e incapazes de cumprir a função que lhes foi atribuída: a de circulação. Na cidade funcional havia áreas para morar, para trabalhar, para recrear-se e para circular; e as ruas eram as responsáveis por abrigar essa última. Assim, elas foram discriminadas e hierarquizadas segundo exigia cada tipo de circulação, e suas formas deveriam refletir tais propósitos.

O urbanismo funcionalista e sua abstração em relação às cidades reais, de suas condições sociais e históricas, de seu contexto e particularidades, junto a grande parte do planejamento urbano moderno, produziram espaços inóspitos e monótonos. Com o propósito de ordenar o espaço caótico das cidades tradicionais, os urbanistas modernos separaram as funções no espaço, compondo a cidade com zonas homogêneas de formas limpas e racionais. E para fazer a conexão entre essas zonas toda uma sorte de vias e estradas, discriminadas segundo a qualidade do tráfego que comportariam; a circulação dos carros estaria, assim, separada da circulação de pedestres. A rua da cidade funcional não é mais a rua corredor da cidade tradicional; ela perdera a próxima relação que tinha com os edifícios, os quais condicionavam suas formas físicas e também seu uso. O descolamento com a paisagem ao redor é abrupto; a nova rua é o lugar da velocidade e do deslocamento ininterrupto. A forma que mais remete à rua tradicional nas proposições dessa modernidade é a rua elevada, uma espécie de rua interna aos conjuntos de habitações, que ofereciam acesso ao terraço e que poderiam conter comércios e serviços; tal rua, no entanto, ao se afastar do rés do chão e da cidade, deixa de ter as qualidades de experiência que a rua tradicional possuía. A assepsia do urbanismo racionalista destruíra a forma da rua e esvaziara as formas de vida urbana, predominantemente presentes na rua tradicional, que a cidade deveria abrigar.

A falência desses espaços que o Movimento Moderno e seu urbanismo funcionalista ajudaram a criar ficou atestada na segunda metade do século XX, e de forma simbólica em relação às cidades com a destruição do conjunto habitacional de Pruitt Igoe em 1972¹. Os avanços nas ciências humanas evidenciaram a influência do ambiente urbano nas condições sociais e psicológicas de seus habitantes, sendo capazes de gerar satisfação emocional ou de provocarem angústia, sofrimento e isolamento. Criticava-se a abstração da cidade funcional, com seus dogmas universais que faziam uma tabula rasa do contexto histórico e cultural de cada sociedade e ambiente urbano e não consideravam as cidades reais, suas morfologias físicas e sociais, suas particularidades, seus habitantes. As discussões no campo do urbanismo começaram a retomar escritos e autores que valorizavam as formas urbanas das cidades tradicionais, pois perceberam que essas possuíam uma qualidade de experiência superior àquela dos ambientes criados pelo urbanismo funcionalista. A urbanidade, que implica em uma qualidade de experiência do urbano, era possível devido à complexidade de

¹ Segundo a historiografia, momento simbólico no qual se encerra o *Moderno* e tem início o chamado *Pós-Moderno*. Para Lamas (2004), trata-se de um marco no reconhecimento da influência das formas urbanas no contexto social e moral.

seu tecido urbano - que envolve tanto sua morfologia física quanto social - e tal condição era resultado de um processo histórico e de muitas camadas temporais sobrepostas, e portanto de difícil reproduzibilidade. O urbano e suas formas eram constituídos não apenas por sua materialidade, mas também pelas relações sociais engendradas nesse espaço; pessoas e condições sociais são agentes produtores da forma urbana.

A intrincada estrutura urbana da cidade tradicional também era resultado de uma complexa relação entre seus elementos urbanos. O espraiamento da cidade funcional de Le Corbusier, com um de seus projetos chamado de Cidade Parque (*Ville Vert*), esgarçou as relações entre espaços construídos e espaços livres, de modo que suas ruas não mais eram constituídas em grande medida pelos edifícios ao seu redor. Parte da crítica do período pós-guerra revisitou as formas urbanas das cidades tradicionais, muitas de origem medieval, e defendeu a ideia de que os espaços livres eram mais interessantes e acolhedores quando, como o cômodo de uma casa, eram formados pelo pavimento e pelas fachadas dos edifícios, tendo o céu como cobertura. Em oposição ao discurso excessivamente mecanicista do urbanismo racionalista, esses urbanistas e entusiastas acreditavam que o percurso formado pelas ruas de uma cidade deveria ser considerado enquanto uma experiência que causasse, no pedestre que a percorre, interesse e comoção. E para gerar tal efeito era preciso jogar com os elementos urbanos, explorando os efeitos que suas disposições causam no percurso das ruas. Conceber os elementos urbanos dissociados de seu contexto era negligenciar a paisagem urbana que só pode ser composta por seu conjunto físico e de relações criadas no espaço.

Parte dos arquitetos e urbanistas que romperam com o movimento moderno haviam sido formados dentro dos próprios congressos de arquitetura moderna (CIAMs). No entanto, muitos teóricos que debateram o tema das cidades e da vida urbana, principalmente na década de 1960, pertenciam a outras áreas de conhecimento, principalmente das Ciências Humanas. De fato, o movimento de crítica e resistência abrangeu diversas esferas, dentre elas a arte, o ativismo e as manifestações políticas. A insatisfação com o sistema econômico, as transformações urbanas e a vida cotidiana na cidade capitalista levou esses movimentos a expressarem seu descontentamento nos espaços públicos das grandes cidades - a rua foi protagonista para estes agentes, palco e tema de suas ações. Em contrapartida à desorientação que os espaços urbanos modernizados e em constante transformação provocavam, os homens e mulheres cosmopolitas encontraram uma fonte de sentido nas ruas da cidade tradicional e na qualidade de sua experiência urbana. A vida cotidiana que essas ruas abrigavam era fonte de satisfação e de identidade com a cidade.

O mal estar da modernidade, sentido nas grandes cidades a partir da segunda metade do século XX, deveu-se em grande parte ao descolamento entre os indivíduos modernos e suas vidas cotidianas nos ambientes urbanos modernizados. As contradições da modernidade do século XIX, que prometia aventuras emocionantes ao mesmo tempo que ameaçava-lhes

com caos/perturbação e angústia, havia sido esvaziada pela cisão entre as formas urbanas materiais e formas que geravam significados, semânticas. A rua da metrópole moderna do século XIX havia sido o lugar de encontro entre a vida moderna e o espaço urbano modernizado; já as ruas planejadas e construídas da cidade do pós-guerra, transformadas em rodovias, esvaziavam de vida esse espaço urbano.

O processo de abstração que o Movimento Moderno havia levado até suas últimas consequências era resultado do desenvolvimento de um racionalismo pautado pelo discurso ideológico da técnica, da ordem, da competência e do progresso. Esse racionalismo, com a intenção de resolver os problemas urbanos e organizar o caos da cidade tradicional, mostrou-se demasiadamente analítico. Elegeu as quatro principais funções da vida cotidiana e separou a cidade e o urbano em zonas discriminadas por essas funções, eliminando as misturas e as sobreposições da vida no espaço e no tempo. Com o propósito de organizar a cidade tradicional, tal racionalismo perdeu a abrangência da totalidade do urbano, desconsiderando sua complexidade. A análise mirava apenas as formas físicas das cidades, negligenciando as relações sociais e as diversas formas de uso e apropriação que estavam contidas no urbano.

Com seu ápice na década de 1960, o movimento de resistência a esse racionalismo não foi capaz de reverter ou neutralizar sua influência no espaço das cidades contemporâneas. Ainda assim, ele ajudou na constituição de uma outra sensibilidade moderna, e no desenvolvimento de um espírito e de um comportamento que deram continuidade ao processo de resistência. O que se observou tomar forma na contemporaneidade foi um cenário de contradição, no qual a miséria, o desamparo e a pobreza de experiência estética dos espaços urbanos contrastava com uma ocupação cada vez mais representativa desses espaços por protestos e manifestações políticas e culturais, articuladas e espontâneas, reivindicando o espaço público para as pessoas em sua diversidade, para a totalidade de seus habitantes. A rua, uma vez mais, serviu como suporte, meio e como finalidade, propósito da luta pelo direito à cidade.

A influência das formas físicas, que atravessaram vários séculos uma vez que mais resistentes ao tempo que as sociedades - embora sua cultura possa ter maior permanência -, frequentemente atingiu pessoas e pensamentos diversos daqueles que as conceberam, construindo sobre as mesmas formas novos significados, vivenciando novas experiências. O movimento de resistência da década de 1960 buscou inspiração nos espaços das cidades do medievo, em suas ruas na escala do pedestre que proporcionavam um ambiente mais acolhedor para as atividades humanas e propício para a formação de laços e de relações de comunidade; as mesmas formas físicas serviriam agora a outras sociedades, a outras necessidades de uso e apropriação.

A ocupação do espaço da rua expõe os problemas de mobilidade nas grandes cidades, contrapondo ao direito de ir e vir o direito de reapropriação desse espaço para a vida

urbana. As ações em curso na atualidade reivindicam não apenas a materialidade da rua, sua forma física, mas também seus significados, suas formas de uso, de sociabilidade, de potencial pertencimento. A rua é lugar do conflito, da vida pública e do ato político, e na contemporaneidade fica exposta a complexidade e multiplicidade de suas formas.

Enquanto a cidade é forma construída, o urbano apresenta-se como formas, plurais, complexas e simultâneas. São as formas de experiências e de convívios, formas de encontros e de trocas, formas de ser e de estar, formas de sociabilidade e de festas, formas de jogo e de cultura; e todas essas formas estão presentes na rua contemporânea, tem nela o seu lugar de concretização e de transcendência. Formas essas que tem o poder de transformar a rua, e de nela serem transformadas. Nas formas da rua a sociedade e a vida cotidiana se formam e se transformam.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ADORNO, Theodor. O Ensaio como Forma. In: *Notas de Literatura I*. São Paulo: Duas Cidades; Ed. 3, 2003, pp. 15-45.
- ANDERSON, Stanford. *On Streets*. Cambridge: MIT Press, 1978.
- ARENDT, Hannah. *A condição humana*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2010.
- BACON, Edmund. *Design of Cities*. Nova York: Penguin Books, 1976.
- BALLON, Hilary; JACKSON, Kenneth T. *Robert Moses and the modern city: the transformation of New York*. New York: W. W. Norton & Co., 2007.
- BARONE, Ana Cláudia Castilho. *Team 10: arquitetura como crítica*. São Paulo: Annablume: Fapesp, 2002.
- BENEVOLO, Leonardo. *A cidade na História da Europa*. Lisboa: Editora Presença, 1995.
- _____. *História da Cidade*. São Paulo: Perspectiva, 2011.
- _____. *História da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Perspectiva, 1976.
- BENJAMIN, Walter. *Obras escolhidas III*. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- _____. *Paris, capitale du XIXe siècle*. Paris: Allia, 2009.
- _____. *Passagens*. Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2009.
- BERMAN, Marshall. *Tudo o que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- BESSE, Jean Marc. *Ver a Terra: seis ensaios sobre a Paisagem e a Geografia*. Tradução de Vladimir Bartolini. São Paulo: Perspectiva, 2006.
- BRANDÃO, Carlos Antonio Leite. Reformas urbanas contemporâneas. Qual espaço público? Qual liberdade? In: FELDMAN, S. e FERNANDES, A. (Orgs.). *O urbano e o regional no Brasil contemporâneo: mutações, tensões, desafios*. Salvador: EDUFBA, 2007.
- BRAUDEL, Fernand. *Escritos sobre a história*. São Paulo: Perspectiva, 2014.
- BRESCIANI, Maria Stella Martins. *Metrópoles: As Faces do Monstro Urbano (as cidades no*

- século XIX). In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v.5 nº 8/9, setembro 1984/abril 1985, pp. 35-68.
- CALABI, Donatella. *A cidade do primeiro Renascimento*. São Paulo: Perspectiva, 2008.
- _____. *História do urbanismo europeu: questões, instrumentos, casos exemplares*. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- CARERI, Francesco. *Walkscapes: El andar como práctica estética / Walking as na aesthetic practice*. Barcelona: Gustavo Gili, 2003.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2011.
- _____. *O lugar no/do mundo*. São Paulo: FFLCH, 2007.
- CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. Petrópolis: Ed. Vozes Ltda., 1998.
- CERDÀ, Ildefonso. *La Théorie générale de l'urbanisation*. Paris: Les Éditions du Seuil, 1979.
- CHARTIER, Roger. O mundo como representação. In: *Estudos avançados*. Rio de Janeiro, 11(5), 1991, p. 173-191.
- CHOAY, Françoise. *O Urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 1992.
- CULLEN, Gordon. *Paisagem urbana*. Lisboa: Edições 70, 1993.
- DANTAS, George Alexandre Ferreira. *A formação das representações sobre a cidade colonial no Brasil*. Tese (doutorado) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2009.
- DELGADO, Manuel. O Espaço Público como Representação: espaço urbano e espaço social em Henri Lefebvre. In: *Revista Punkto*. Conferência “A Cidade Resgatada”. Museu de Serralves, 2013.
- FRAMPTON, Kenneth. *História crítica da arquitetura moderna*. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- GEDDES, Patrick. *Cidades em evolução*. Campinas: Papirus, 1994.
- GEHL, Jan. *Life between buildings: using public space*. Nova York: Van Nostrand Reinhold, 1980.
- HALL, Peter. *Cidades do amanhã*. São Paulo: Perspectiva, 1995.
- HELLER, Agnes. *O cotidiano e a história*. São Paulo: Paz e Terra, 1985.
- HOWARD, Ebenezer. *Cidades-jardins do amanhã*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- JACOBS, Allan B. *Great Streets*. Massachusetts: MIT Press, 1995.

- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2007.
- KOSTOF, Spiro. *The City Assembled: the elements of urban form through history*. London: Thames and Hudson, 1992.
- _____. *The City Shaped: urban patterns and meanings through history*. Boston: Bulfinch, 1991.
- KRIER, Rob. *Urban Space*. Londres: Academy Editions, 1979.
- LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.
- LAVAL, Christian; DARDOT, Pierre. *La nueva razón del mundo*. Barcelona: Gedisa, 2013.
- LE CORBUSIER. *Planejamento urbano*. São Paulo: Perspectiva, 1984.
- _____. *Precisões: sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo*. São Paulo: Cosac & Naify, 1994.
- _____. *Urbanismo*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.
- _____. *De lo rural a lo urbano*. Barcelona: Península, 1978.
- _____. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.
- LE GOFF, Jacques. *O apogeu da cidade medieval*. São Paulo: Martins Fontes, 1992.
- _____. *Uma longa Idade Média*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.
- LEPETIT, Bernard. *Por uma nova história urbana*. São Paulo: EDUSP, 2001.
- LIGTELIJN, Vincent. *Aldo van Eyck, works*. Boston, Berlin: Birkhäuser, 1999.
- LIMA, Catharina. Natureza e Cultura – o mito de Gilgamesh – In: *Paisagem e Ambiente: Ensaios*; São Paulo, FAUUSP, nº 18 -2004; pp. 9-57.
- LYNCH, Kevin. *A boa forma da cidade*. Lisboa : Edições 70, 2007.
- _____. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1980.
- _____. *Sitte planning*. Cambridge: MIT Press, 1984.
- MAGNANI, José. Guilherme Cantor. A rua e a evolução da sociabilidade. In: *Cadernos de História de São Paulo*. nº2. São Paulo, 1993. p.45-54.
- MONTANER, Josep Maria. *Después del movimiento moderno: arquitectura de la segunda mitad del siglo XX*. Barcelona: Gustavo Gili, 1993.
- MORRIS, Anthony Edwin James. *Historia de la forma urbana: desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*. Barcelona: Gustavo Gili, 1985.
- MUMFORD, Lewis. *A cidade na história: suas origens, desenvolvimento e perspectivas*. São

Paulo: Martins Fontes, 1982.

PAVESI, Lorenza. *Ian Nairn: subtopia e townscape*. São Carlos, 2011.

PEVSNER, Nikolaus; AITCHISON, Mathew (ed.). *Visual planning and the picturesque*. Los Angeles: Getty Research Institute, 2010.

QUEIROGA, Eugenio Fernandes. *Dimensões públicas do espaço contemporâneo: resistências e transformações de territórios, paisagens e lugares urbanos brasileiros*. 2012. 284 p. Tese (Livre Docência em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

RANCIÈRE, Jacques. O Dissenso. In: *A crise da razão*. São Paulo: Companhia das Letras/Brasília: Fundação Nacional de Arte, 2006.

RISSELADA, Max; VAN DEN HEUVEL, Dirk (ed.). *Team 10: 1953-81, in search of a utopia of the present*. Rotterdam : NAI, 2005.

ROSSI, Aldo. *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

RYKWERT, Joseph. *A idéia de cidade : a antropologia da forma urbana em Roma, Itália e no mundo antigo*. São Paulo: Perspectiva, 2006.

_____. *A sedução do lugar: a história e o futuro da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

SAALMAN, Howard. *Medieval cities*. Londres: Studio Vista, 1968.

SANTOS, Carlos Nelson F. dos (coord.). *Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro*. São Paulo: Projeto, 1985.

SCHORSKE, Carl. *Viena fin-de-siècle*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

SECCHI, Bernardo. *A cidade do século vinte*. São Paulo: Perspectiva, 2015.

SENNET, Richard. *Carne e Pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental*. Rio de Janeiro: Record, 2003.

_____. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SITTE, Camillo. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Editora Ática, 1992.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Octávio Guilherme. *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976, pp. 11-25.

SMITHSON, Alison. *Urban structuring: Studies of Alison & Peter Smithson*. Londres: Studio Vista, 1967.

SOUTHWORTH, Michael. & BEN-JOSEPH, Eran. *Streets and the shaping of towns and cities*.

Washington: Island Press, 2003.

UNWIN, Raymond. *La practica del urbanismo: una introduccion al arte de proyectar ciudades y barrios*. 2.ed. Barcelona: Gustavo Gili, 1984.

VIDOTTO, Marco. *Alison + Peter Smithson: obras y proyectos*. Barcelona: Gustavo Gili, 1997.

ZUCCONI, Guido. *A cidade do século XIX*. São Paulo: Perspectiva, 2009.