

# DESENHANDO AS VIAS PÚBLICAS: REFLEXÕES SOBRE O ESPAÇO URBANO

---

*Gustavo Partezani Rodrigues\**

## **DESIGNING STREETS: REFLECTIONS ABOUT THE URBAN SPACE**

**Resumo:** O presente ensaio tem por objetivo promover reflexões e referências sobre um dos mais importantes componentes do desenho urbano, a via pública. Trata de sua importância como elemento estruturador das cidades, passando pela integração com o meio urbano, por alguns modelos históricos de referência e pelos atuais problemas de formação, demonstrando a importância de se estudar a evolução de seu desenho e construção para melhorar a ação do projeto sobre a cidade. Tem também como objetivo demonstrar as funções das vias, não somente a cerca de sua característica de suporte ao deslocamento mas principalmente, como lugar urbano. Como desenvolvimento, analisa os componentes morfológicos da via, indicando semelhanças e agrupamentos possíveis, sugerindo reflexões para a discussão projetual.

**Palavras-chave:** Desenho urbano, Vias públicas, Urbanismo.

**Abstract:** This essay seeks to promote reflections and references on one of the most important components of urban design, the streets. Comes to its importance as a structural element of the cities, through integration with the urban environment and historical reference models and current problems, demonstrating the importance of studying the evolution of its design and construction to improve the action of the project over the city. Also aims to demonstrate the functions of the streets, not only about their support to displacement characteristic of, but mainly as urban place. As development, analyzes the morphological components of the street, indicating similarities and possible groupings, suggesting ideas for planning discussion.

**Keywords:** Urban design, Streetscape, Urbanism.

\*Gustavo Partezani Rodrigues (EESC-USP, 1999), mestre em arquitetura e urbanismo (FAUUSP, 2008), é professor do curso de arquitetura e urbanismo da USJT e sócio da URB2 arquitetos. Desenvolve diversos projetos na escala urbana, destacando-se os redesenhos da avenida Paulista (2007) e da Faria Lima (2011). E-mail: gpartezani@urb2.com.br

Embora com algumas variações ao longo da história os espaços públicos sempre foram considerados, dentro da estrutura morfológica das cidades, lugares de encontro, comércio e circulação. São um dos elementos estruturadores da cidade, de suas formas de desenvolvimento, de suas relações e também a própria imagem das dinâmicas urbanas. Sua importância, na formação do território, é tão vasta que podemos afirmar que as qualidades e deficiências de uma cidade podem ser entendidas pela percepção de seus espaços públicos. Por ser um elemento determinante destas formas é possível atribuí-lo a um status de ordenador urbano. Ao compararmos a atual condição dos espaços públicos urbanos através das variações de crescimento e forma das cidades e de seus conseqüentes territórios, é possível compreender a importância de projetá-los.

Atualmente a cidade deixou de ter uma única forma física, definida e com rigor de limites, evoluindo para um conjunto de inter-relações sociais, econômicas e urbanas. Variações sobre o meio urbano que ocorreram, no Brasil, em sua maior parte em meados do século XX, onde as condições para os três usos – encontro, comércio e circulação - sofreram sensíveis mudanças, transformando seu território.

Maior de suas mudanças, a evolução dos meios de transporte originou novas formas de crescimento e modos diferenciados de compreensão e produção do espaço urbano, interrompendo alguns processos já tradicionais de se articular o desenvolvimento das cidades. A introdução desta nova categoria de deslocamento permitiu uma acelerada expansão e aumento na dimensão da mancha urbana, alterando suas formas e relações. Relações que implicam na transformação dos meios coletivos de consumo, ou em parte daquilo que entendemos como a infraestrutura urbana, necessária ao seu funcionamento cotidiano.

O aumento descontrolado da cidade, pautada, na maioria das vezes, sobre o valor da terra e as formas e a fluidez necessária aos deslocamentos, transforma o paradigma de produção e de pensamento do território quando das novas urbanizações ou recuperações dos elementos existentes. A cidade necessita agora de uma organização formal e de uma conseqüente hierarquização de suas estruturas, fundamentais para seu correto desempenho. Segundo Rappoport<sup>1</sup>, a organização da cidade é definida por um contínuo espacial formado pelo espaço privado, pelo espaço semi-público e pelos espaços estritamente de cunho público. Todos os três adjetivos estão vinculados à realização das atividades humanas cotidianas, necessárias ao desenvolvimento urbano, mas apenas sobre o último é que se reside à possibilidade de organização e ordenamento destas atividades. Como ação, o projeto utiliza-se de elementos morfológicos que não os vinculados à edificação e ao espaço privado, para organizar estas relações, desenhando a cidade e seu conjunto de objetos. A forma da cidade nada mais é, portanto, que “o modo como se organizam os elementos

1. Os conceitos de análise da forma urbana, presentes em Rappoport, assim como em Lamas, constituem a base de entendimento da morfologia urbana e da importância do estudo de seus elementos para a formação da cidade e para sua organização espacial. No caso acima citado, o autor estabelece uma clara diferença entre a contribuição de cada tipo de espaço ou edificação na formação do meio urbano. Para aprofundar esta temática, recorrer a: RAP-PORT, Amos. Aspectos humanos de la forma. Barcelona: GG, 1978.

morfológicos que constituem e definem o espaço urbano<sup>2</sup>”, relativamente à materialização dos aspectos de organização funcional.

A compreensão e a concepção das formas urbanas ocorrem em diferentes escalas ou dimensões, com problemáticas aproximadas e qualidades semelhantes. Estas escalas de compreensão geram a noção precisa de qual deverá ser a intervenção sobre o território, demonstrando as possibilidades de melhoramentos e organização espacial da cidade. Aldo Rossi, em seu “Arquitetura da Cidade” destaca três destas escalas, fundamentais na construção da paisagem urbana, que recuperamos como orientação a este ensaio<sup>3</sup>. A escala da rua ou aquela que corresponde a do observador; a escala do bairro, entendida como um conjunto de quarteirões de características comuns e a escala da cidade, considerada pelo agrupamento de todo o ambiente urbano. Estas escalas nos ajudam a compreender a dimensão do desenho urbano quando aplicado à produção e organização do território e a conseqüente transformação da cidade, objeto do projeto urbano.

## TRAÇADO

Segundo Huet, o projeto urbano consiste na individualização de quatro elementos que constituem o tecido urbano: “os traçados, as hierarquias monumentais, a subdivisão e as regras de organização espacial<sup>4</sup>”. Elemento fundamental desta forma de construção, a traçado da cidade afirma-se como referência na implantação dos eixos de transformação. Sua concepção esta presente não só no planejamento atual, mas também na formação de todo o método de entendimento e das diretrizes para o desenvolvimento urbano, ao longo da história da maioria das cidades brasileiras. Como um sistema de engenharia a investigação sobre o traçado é o meio para compreensão da arquitetura da cidade e da ordenação da forma urbana. É o que diferencia a arquitetura de seus edifícios do desenho de seu espaço público. Dentro deste enfoque, portanto, as vias públicas, enquanto espaço e imagem do traçado, é um dos elementos mais nítidos da morfologia a serem transformados quando, segundo Lamas, no “ato de se projetar cidades<sup>5</sup>”.

As vias públicas estão assentada diretamente sobre a geografia natural da cidade, regulando a disposição e a hierarquia dos edifícios e dos quarteirões, ligando os seus espaços. É um elemento morfológico de importância funcional, podendo ser relacionada com as escalas de constituição da paisagem urbana. São nas vias que ocorrem as mais diversas atividades, inclusive concomitantes, como o suporte ao transporte motorizado, as atividades econômicas, o simples lazer e finalmente relações sociais, com suas trocas entre os usuários, afirmando a existência de uma esfera pública urbana. Atividades que possuem peculiaridades e

2. LAMAS, José M. Morfologia urbana e desenho da cidade. Lisboa: Fundação Calouste Gulheran, 1993. p. 41.

3. ROSSI, Aldo. Arquitetura da Cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1995. p. 34.

4. HUET, Bernard. A cidade como espaço habitável: alternativa a Carta de Atenas. Revista AU n° 09. São Paulo: Ed. PINI, 1986/87.

5. LAMAS, José M.. op. cit. p. 100.

necessidades próprias e, portanto, administradas de maneiras diferentes pelos vários agentes da sociedade sejam eles públicos ou privados.

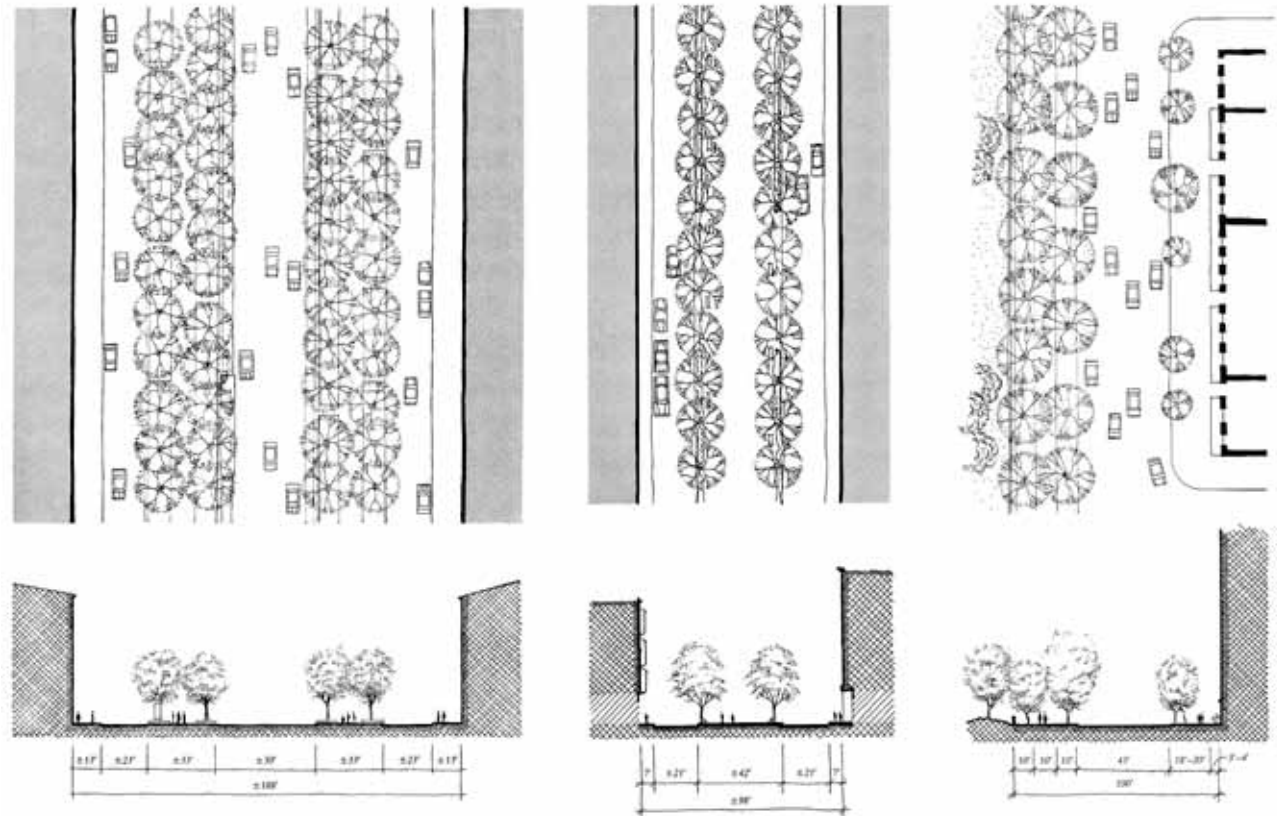


Fig. 1: Diferentes morfologias de ruas: Ringstrasse de Viena, Rambla de Barcelona e a 5a Avenida de Nova Iorque. In: JACOBS, Alan. Great Streets. 1995 p. 145, 147 e 199, respectivamente.

6. Adotamos aqui a referência classificatória do Plano Diretor Estratégico da cidade de São Paulo. Lei Municipal N° 13.430, de 13 de setembro de 2002. Plano Diretor Estratégico. Subseção II: “Da rede viária Estrutural”.

Unidade básica da formação da rede viária e suporte da rede de transporte coletivo, moldada em nossas cidades prioritariamente para o deslocamento de veículos sobre pneus, a via é considerada, pela legislação urbana<sup>6</sup>, um elemento estruturador. Constitui um dos arcabouços permanentes da cidade e, com suas características formais, permite alcançar progressivamente maior integração entre o tecido urbano e o sítio natural. Formam o principal sistema de ligações e deslocamentos sobre o território, conectando as diversas partes do município e construindo um sistema de deslocamento adequado.

Sobre este sistema é que vão se instalar as infraestruturas urbanas, capazes de propiciar condições de existência aos elementos integradores das atividades cotidianas. Os espaços públicos, a habitação, os equipamentos sociais, de lazer e os setores produtivos da economia dependem do traçado da cidade para se integrarem e se desenvolverem. Ainda em conjunto com a infraestrutura, as vias disciplinam o uso do solo construído, proporcionando o desempenho das funções e dinâmicas sociais além de manter o equilíbrio entre a massa edificada e os espaços abertos.

## SIGNIFICADO

7. A idéia de urbanidade pode ser entendida, segundo conceito de Regina Meyer, como a relação dinâmica que se estabelece entre as “atividades urbanas” cotidianas e o espaço público adequado a sua realização. Atividades urbanas são algo muito maior, segundo a autora, do que as funções urbanas, graças a sua capacidade de renovação e ampliação. A idéia de urbanidade pode ser aprofundada em MEYER, Regina. A urbanidade em transe. Revista Urbs. Associação Viva o Centro. n° 19, dezembro de 2000/janeiro 2001. p 54-57.

8. Em sua obra de “Desenho urbano”, Cliff Moughtin analisa cada elemento de construção da cidade, de acordo com suas características históricas, funcionais e econômicas, além de focar o objeto dentro dos conceitos e teorias do projeto. Uma leitura mais aprofundada sobre estes elementos podem ser encontradas em MOUGHTIN, Cliff. Urban Design: street and square. Oxford: Butterworth Architecture, 1992. A prática de desenho urbano, utilizada principalmente pelos urbanistas americanos, consegue hoje diferenciar as funções e as atividades urbanas necessárias para satisfazer os meios de sociabilização e consumo dentro da cidade. Separar os conceitos é, portanto, uma pratica pertinente.

Definir via pública como suporte ao movimento e deslocamento de veículos, e a eficiência de tráfego, sempre foi um conceito comum à pauta dos governantes, gestores e planejadores urbanos. Na construção da nossa problemática, a cerca da forma e da função da via na formação da cidade, recorreremos, contudo, a outras teorias e classificações que já se encontram no léxico das discussões sobre o futuro dos projetos urbanos. A mudança de paradigma conceitual é necessária para transformar as políticas públicas de tratamento destes espaços quando da reconstrução da cidade, de seus meios de interação e de sua forma. Tratar a via pública como componente fundamental para o desenho urbano agrega valor e qualidade ao espaço, enquanto que tratá-la como suporte ao trânsito conduz a um imenso emaranhado de problemas e a conseqüente perda da urbanidade. Nesta mudança de paradigma busca-se a construção de um espaço público adequado à realização das atividades urbanas cotidianas e de suas funções<sup>7</sup>.

Através da análise de seu significado dentro da estrutura da cidade, ou melhor, da fundamentação do desenho da via dentro da morfologia urbana, podemos definir o que são e para o que servem, sobre a luz do modelo de planejamento vigente. Podem ser construídas como elementos da engenharia de tráfego, vinculadas a técnica, ou também formadoras de um atributo da arquitetura, mais especificamente do desenho urbano. Segundo Cliff Moughtin podemos definir a via pública através dos conceitos de “road” e de “street”. O primeiro vinculado diretamente à engenharia técnica e o segundo vinculado à própria ação do projeto e do desenho urbano. Para a engenharia, via pública é o suporte ao movimento e ao tráfego dos deslocamentos de veículos, tendo por função atender ao fluxo e formada por uma trama bidimensional de comunicação entre dois lugares, sobrepostos ao território. No tangente ao urbanismo, e a ação do projeto como instrumento de integração, a via pública é o lócus de sociabilidade e da interação social. É o espaço tridimensional entre duas linhas de edifícios adjacentes, determinadas por estruturas sociais que tem por função facilitar a mobilidade, a comunicação e a interação entre diversos grupos de atividades urbanas<sup>8</sup>.

Fig. 2: Exemplo de “roads”: Rua norte e sul da cidade de arranha-céus. Ludwig Hilberseimer . In: HILBERSEIMER, Ludwig. La arquitetura de la gran ciudad. Barcelona:GG, 1999 (2ed.).

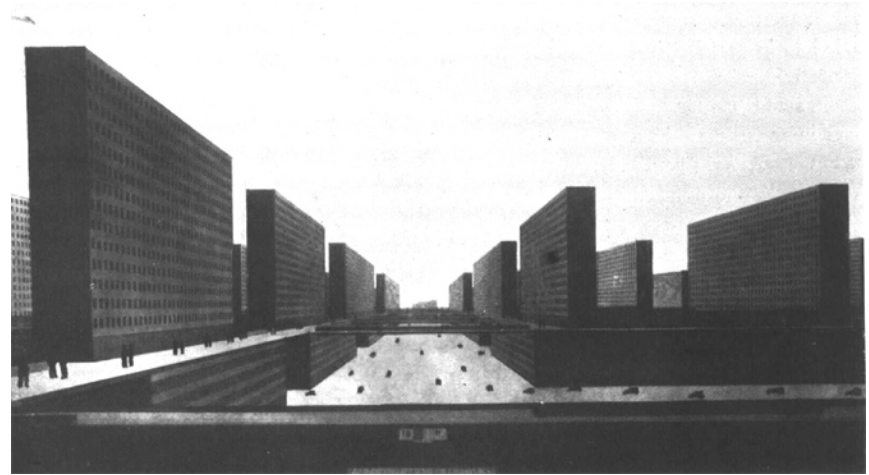


Fig. 3: Exemplo de “streets”: Avenida Paulista . Foto aérea de A. Guimarães, 2009.



De acordo com sua hierarquia, pode ainda adquirir diferentes definições, sendo comum entendê-la como caminho, avenida, rota, bulevar, passeio, autopista, entre outras. O conceito que mais se aproxima a sua tradução, pelas perspectivas aqui expostas e como a metáfora imediata da esfera pública sobre o território, é o classificar este espaço público como rua. Por inúmeras vezes iremos denominar o conceito de rua como sendo a idéia de via pública, de característica humanizada, vinculada ao pedestre e munidas com conceitos teóricos e critérios de desenho que poderão contribuir na transformação das estruturas ambientais urbanas. Deve ser qualificada a fim de envolver não só suas estruturas físicas, mas também as questões sociais constituintes da esfera pública. Dentro dos diversos elementos formadores do espaço público, a via representa um produto acabado e articulado na estrutura do território<sup>9</sup>, pertinente a análise e interpretação da relação entre os espaços urbanos, o território e a cidade.

## **FUNÇÃO**

Com o recente processo de expansão urbana e o advento do automóvel, como o principal meio de deslocamento sobre o território, as funções e os significados das vias e espaços públicos, nas cidades brasileiras, iniciaram um processo de degeneração. O traçado das cidades está diretamente ligado com o seu crescimento, possuindo papel fundamental no deslocamento de pessoas e mercadorias, portanto, formador da mobilidade urbana. A variedade de objetos e atividades, suportados por estes espaços, geram, muitas vezes, uma relação insatisfatória que contribui para a formação dos diversos problemas presente nas metrópoles. Quando concebemos o território apenas como produto de suas funções urbanas, estruturadas sobre os modelos de transporte, principalmente o individual, a degeneração do espaço público ocorre de maneira acelerada. Seja em sua forma física ou em seu significado, o que contribui para este processo é a ação do partido de projeto e de manutenção das vias públicas, pois estabelecem primazia aos veículos em detrimento dos cidadãos. A esta política de produção vinculamos o aumento dos conflitos entre os pedestres e os veículos, em seus diversos níveis, que como conseqüência se traduzem na crise da mobilidade e na depreciação dos instrumentos reguladores do espaço urbano.

Em São Paulo, por exemplo, a intensa quantidade de automóveis no sistema de mobilidade urbana decorre diretamente da opção técnica e política pelo modal sobre pneus. De maneira drástica estas mudanças, principalmente a partir da década de 1970, transformaram a paisagem e a relação dos espaços da cidade com seus usuários. Contribuíram para o espraiamento, a expansão acelerada e modificaram as qualidades originais dos espaços centrais destituindo, por exemplo, o desenho implantado pelas gerações precedentes.

9. BOABA, Giorgio. Diseño de trafego y forma urbana. Barcelona: Gustavo Gilli, 1977.

O privilégio deste desfrute constrange as atividades destinadas ao pedestre e as opções formais quando do desenho de recuperação do meio urbano. De projeto de lugar, qualidade que no caso das vias ocorre em seu entorno imediato, se transforma em eixo viário e de passagem. A troca destes elementos qualitativos por outros, de interesse da engenharia de tráfego, transforma a paisagem em simples caminho. Como exemplo citamos a política de alargamento das principais avenidas da cidade e a posterior construção das vias elevadas, que resultou na perda da urbanidade, a divisão de tecidos urbanas e características locais, a transformação das praças em estacionamentos, a destruição da arborização urbana, a impermeabilização excessiva do solo, a perda da qualidade de iluminação pública, a degradação do mobiliário urbano e a substituição definitiva do lócus humano para o espaço do motor.

Em complementação ao processo de degeneração, encontramos ainda a desregulamentação das normas e leis públicas, que controlam e orientam o uso e a ocupação do solo, aumentando a precariedade da via. Vale lembrar que a ocupação da quadra, do lote e a qualidade das edificações são elementos dominantes na construção da paisagem, e a falta de unidade entre eles um caminho acelerado para sua degradação.

Para Moughtin<sup>10</sup>, a negligência com que se trata a rua, atualmente, é relacionada à herança da vanguarda do movimento moderno, na concepção de cidades como produto de funções urbanas e dominadas pelo transporte motorizado. Cita como fundamento, o projeto para a cidade radiosa, corbusiana, onde o arquiteto afirma que a noção de rua é uma noção obsoleta, necessitando o urbanismo e a arquitetura a criar uma nova tipologia par tomar o seu lugar.

Fig. 4: Comparação entre os espaços públicos do plano para a cidade radiosa corbusiana e a rua corredor, imagem da cidade tradicional. . In: LAMAS, J. Morfologia urbana e desenho da cidade. Lisboa: FCG, 2004.



10. MOUGHTIN, Cliff. Urban Design: street and square. Oxford: Butterworth Architecture,, 1992. Cap. 02.



Para a Carta de Atenas, corolário do urbanismo funcionalista, a rua esta pautada por idéias de funcionalismo, de estrutura e de padronização. O padrão de urbanização existente, encarnado no conceito de rua corredor, é negado a todo tempo quando das propostas e planos urbanos. A primazia é o sistema de circulação por veículos particulares, as “highways” que devem imperar sobre o território das cidades. Anos mais tarde, em contraposição a esta negativa, o CIAM VIII, baseado na temática do “Coração das cidades” inicia o processo de recuperação da rua tradicional, legitimando a mesma como elemento do desenho urbano. Posteriormente, para os Smithsons, por exemplo, a rua “não é apenas um meio de acesso, mas uma arena para a expressão social<sup>11</sup>”. Contradiz a herança funcionalista recuperando a prática de desenho de nosso objeto de estudo.

Contudo, para a investigação da importância deste espaço público na morfologia das cidades, uma análise apenas histórica e funcional não é desejável, pois remete a perda da razão de existência da via e degenera sua forma. O que influencia a função de uma rua, portanto, essencial na montagem do programa de intervenção, seja de um projeto ou da manutenção, são seus fatores físicos. Estes aparecem constantemente em seus usos e qualidades, podendo ser agrupados através dos seguintes critérios<sup>12</sup>:

- Densidade de usuários;
- Diversidade de uso;
- Integração entre o veículo e o pedestre;
- Configuração formal;
- Contexto de implantação local.

Através das observações e intervenções sobre estes será possível transformar a função de uma via pública e conseqüentemente alterar a produção de seu desenho, contribuindo para o dimensionamento de sua forma, dentro da totalidade urbana. As ruas necessitam de um desenho diferenciado para a sua recuperação e para tanto devem ser tratadas em seus próprios termos, usos e controles, gerando as desejadas mudanças formais e funcionais. Relativo às atividades sociais quanto as econômicas. A mudança em seu desenho significa a transformação na vida social dos cidadãos de um determinado espaço.

Exemplo de mudanças e de atribuições de novas funções tem pautado a prática contemporânea de desenho urbano nas intervenções recentes. Alterar o modal do sistema de deslocamento pode, por exemplo, compactar a forma urbana e mudar radicalmente suas relações. Por outro lado à aplicação de modelos de sustentabilidade no sistema de transporte e na mobilidade urbana altera a relação de suas funções com os

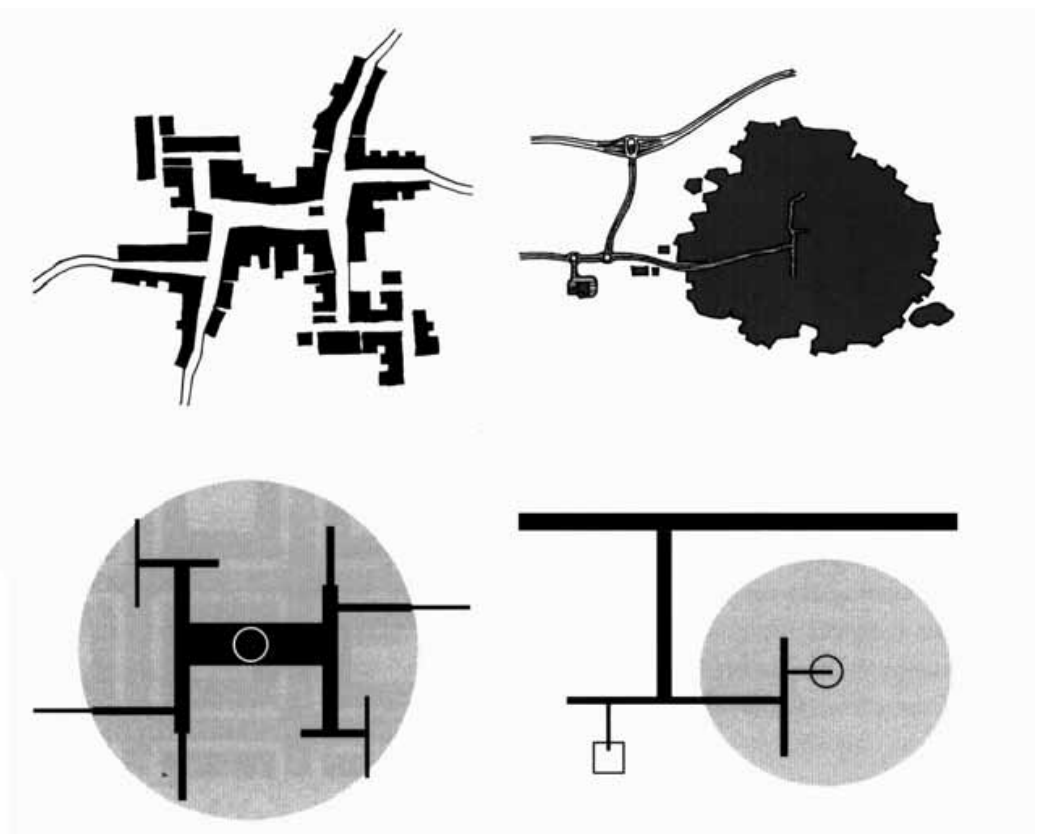
11. A contraposição entre as funções funcionalistas e suas derivações pós-modernas podem ser entendidas em MOUGHTIN, Cliff. Op. Cit. P. 129.

12. SCHUMACHER, Thomas. Buildings and Streets: notes on Configuration and use. IN: STANFORD ANDERSON, ed. On streets. Cambridge, Mass: MIT Press, 1978. p 143-160.

veículos motorizados trazendo valorização aos pedestres. O projeto sobre a rua aparece como uma forma precisa de interação entre o veículo e o pedestre, entre a rede viária e o espaço público.

Segundo Kevin Lynch<sup>13</sup> desenhar a rua como caminho significa determinar a ela um início e um término, com lugares definidos ao longo de seu trajeto, lugares de usos especiais e de atividades desenhadas com escala e contraste entre seus elementos. Contudo, a via pública é muito mais do que um simples caminho, mas sim uma série de espaços conectados, alguns para o estar e não somente para a passagem. Já desenhá-la como lugar, ainda segundo Lynch, remete a atribuir ao desenho qualidades similares ao da praça pública, formando uma unidade integrada em si mesma. Tornar um lugar de permanência, de práticas sociais e de manifestação da vida urbana. Desenhá-la para o tráfego de veículos é, portanto, diferente de desenhá-la para o cidadão.

Fig 5: Comparação entre as “ruas” da cidade histórica e da cidade moderna. In: MARSHALL, Stephen. Streets & patterns. London: Spon Press, 2005.



13. LYNCH, Kevin. A imagem da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1997. No capítulo 03, Lynch qualifica os elementos formadores da cidade, que formam sua imagem pública. Entre eles estão as vias, os limites, os bairros, os pontos nodais e os marcos. A eles cabem o importante papel de dar forma visual a cidade, resolvendo ou amenizando o seu problema de “Design”.

## FORMA

A morfologia urbana pode ser considerada, segundo Lamas<sup>14</sup>, como uma parte da morfologia do território, implantada sobre a construção de toda a paisagem humanizada como uma ação arquitetural. Se for uma arquitetura, esta necessariamente vinculada ao projeto e ao conseqüentemente ao desenho. Este organiza a forma da cidade, pela articulação e composição dos seus elementos, estendendo a ação não só à escala da rua, mas também a do bairro e a da cidade. Seus resultados poderão ser apreendidos junto ao planejamento e intervenções, formando uma correspondência entre a forma urbana e sua metodologia de concepção. A noção de forma urbana corresponderia ao meio urbano, como a exemplo da arquitetura, como um conjunto de objetos ligados entre si por relações espaciais<sup>15</sup>.

O desenho da forma urbana não é somente o desenho dos edifícios ou dos marcos construídos, mas sim o projeto de toda a estrutura formadora do território. Deve relacionar os diferentes elementos morfológicos componentes do meio, tanto na escala da cidade, quanto na escala da rua, integrando suas diferentes partes. Configura uma ação, um desejo, quase como um instrumento de separação entre o domínio público e o domínio privado. Por objetivo tem de garantir o uso polivalente da rua, tanto ao espaço público como para a sua acessibilidade à rede viária. Por ser um elemento determinante nas formas da cidade é razão suficiente para atribuir a rua como o elemento ordenador do urbanismo e de sua trama<sup>16</sup>.

A diversidade da forma é originada nas diferentes etapas e modos de produção da cidade, tanto no aspecto morfológico quanto no ambiental. A concepção de espaços para a escala humana, adaptados a condição do lugar diverge, por exemplo, da concepção modernizadora à escala do automóvel, indiferente ao sítio natural e a seu território.

Quais são as técnicas para se desenhar estes lugares? A qualidade principal de uma rua se deve basicamente a manipulação de seu completo volume, mas suas características são criadas pela arquitetura. Um dos fatores mais importantes na construção do desenho da rua é a forma dos edifícios que a compõem, não só como volume edificado, mas principalmente com suas externalidades. Estas formam os limites desejados do espaço, mas que tem critérios divergentes. Não podemos atribuir aos edifícios uma forte dimensão formal, o que dominaria por completo a paisagem, pois correremos o risco da perda da importância da via em si, como ocorreu no caso do urbanismo funcionalista. Por outro lado, deixá-los a mercê do mercado ou em estado de degradação, anula qualquer intervenção, melhoramento ou mudança que se faça em seus com-

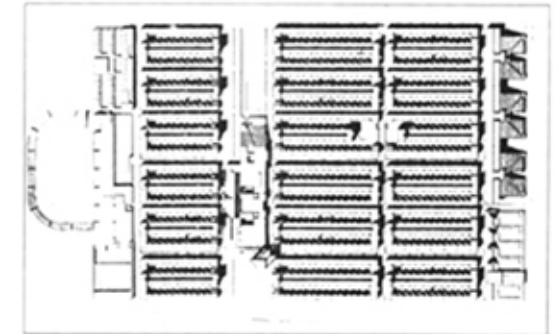
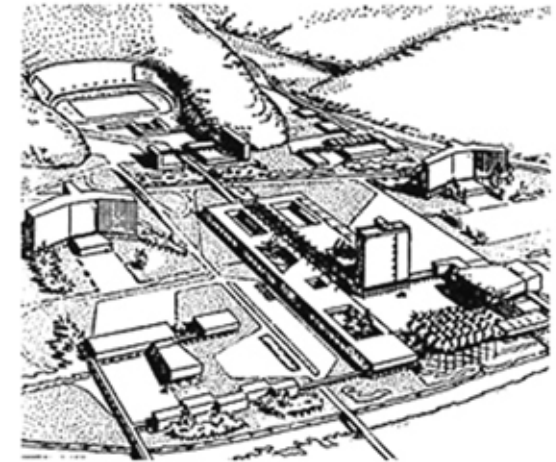
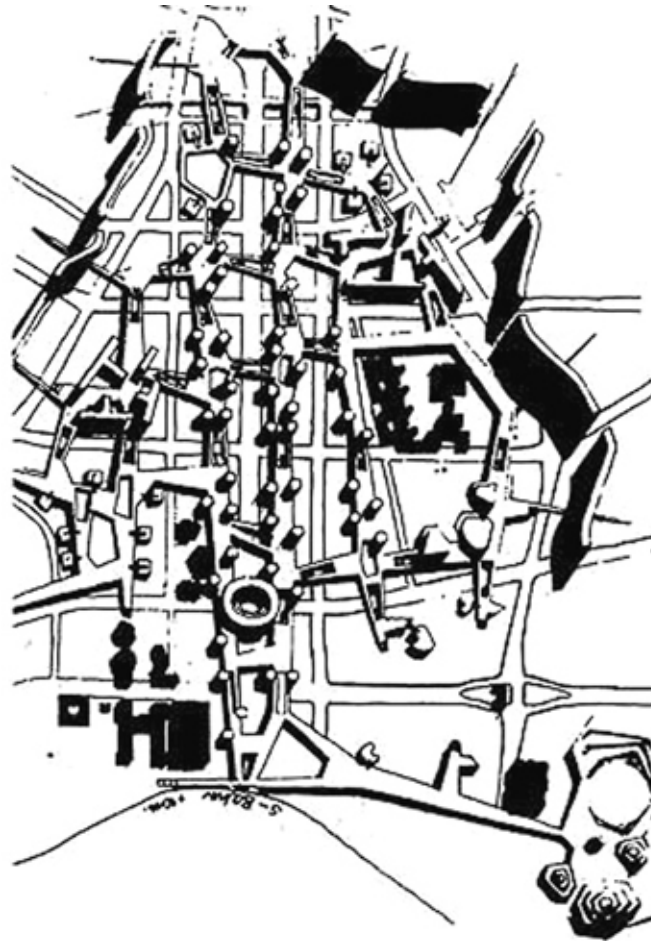
14. LAMAS, José M. op. cit. p. 66.

15. LAMAS, José M. op. cit. p. 41.

16. BORJA, Jordi e MUXI, Zaida. El espacio público. Barcelona: ELECTA, 2003.

ponentes. A grande dificuldade com a produção da arquitetura da rua é, portanto, a de combinar uma grande necessidade de requisições individuais, e práticas, com a necessidade de harmonia e a unidade do lugar.

Fig. 6: Plano para o centro de Berlim, de Alison e Peter Smithsons, 1958; A cidade dos motores no Rio de Janeiro, de Sert e Wiener, 1945 e o bairro ZEN, de Vitorio Gregotti, em Palermo (1969-72): formas diferentes de produção do espaço associado a morfologia do traçado. In: LAMAS, J. Morfologia urbana e desenho de cidade. Lisboa:FCG, 2004.



17. Elementos da paisagem urbana são os componentes morfológicos das vias públicas, como as ruas e avenidas. O projeto e a paisagem formada pela composição destes elementos urbanos, são designados pelos arquitetos americanos como streetscapes. Por falta de uma referência bibliográfica consolidada sobre esta temática, trataremos aqui como desenho da rua.

Além dos edifícios, na formação da estrutura tridimensional da via estão o trato daquilo que chamamos de “elementos da paisagem urbana<sup>17</sup>”, que formam o desenho da rua. Nestes estão incluídos, por exemplo, o desenho do geométrico da via, o tratamento do pavimento, dos passeios, a arborização, a iluminação, o contorno e o mobiliário urbano, que formam a imagem da via em relação à percepção de seus usuários. Em conjunto com os edifícios propiciam ao interlocutor a reprodução da imagem da cidade.

## TIPOS

A via pública pode ser agrupada através de suas semelhanças e valores de formação, buscando com isto estabelecer uma referência quando da construção das novas. A classificação é pertinente, pois nos permite compreender quais os elementos morfológicos, funcionais, qualitativos e políticos que construíram os diferentes tipos de via, durante o processo de desenvolvimento das cidades. Mais do que uma simples classificação, segundo estes critérios, é importante se desenvolver um conceito de “tipologias de vias públicas” e, a partir desta compreender os processos de formação do urbano. Qualquer via apresenta características comuns, podendo ser enquadrada em três momentos diferentes: a situação ou implantação; a sua forma, entendida tanto por sua função (como lugar ou como caminho) quanto sua estética e, finalmente, a distribuição de suas partes, ou melhor, seus componentes morfológicos.

A busca por um denominador comum nas formas urbanas e o consequente conceito de tipo de rua é recorrente na história das cidades. A primeira ação documental, neste sentido, surge com Vitruvius no século I A.C. e sua descrição, em “De Architectura”, das três cenas de ruas possíveis na construção das cidades, como cenários de peças teatrais. É a primeira aproximação à classificação de vias através de suas semelhanças de uso e forma, quase como numa tentativa de denominar tipologias diferenciadas. Mesmo que alterassem seus locais ou simbolismos, a forma geral de suas qualidades ficaria retida à arquitetura da cidade europeia. Em seu tratado de arquitetura, as ruas poderiam ser “encenadas” através da cena trágica, da cena cômica ou da cena satírica. Diversos autores contemporâneos remontam a Vitruvius quando do estudo da evolução da forma da cidade, especialmente no caso da via pública. De modo não diferente é o caso de Moughtin<sup>18</sup>, Vidler<sup>19</sup> e Kostof<sup>20</sup>, que também iniciam a construção de suas obras através dos conceitos Vitruvianos.

A análise e a interpretação dos trabalhos de Vitruvius é completada pelo teórico Serlio, que em seu “Five Books of Architecture”, entre 1537 a 1545, onde interpreta as cenas vitruvianas através das tradições e estilos arquitetônicos<sup>21</sup>. Para a cena trágica adota a perspectiva geométrica clássica, ou a interpretação renascentista da antiguidade clássica, tendo na recém criada perspectiva seu método de concepção. O gótico é a mimese da cena cômica e a paisagem bucólica encarna a cena satírica. As formações dos espaços públicos, ao longo dos séculos, também vão basear-se na interpretação de Serlio. Como exemplo temos os “Commons” ingleses, para a paisagem satírica ou a urbanização de Paris, por Haussmann para a cena trágica geometrizar.

18. MOUGHTIN, Cliff. Urban Design: street and square. Oxford: Butterworth Architecture, 1992. Cap. 02 – Streets.

19. VIDLER, Anthony. Streets Scenes: reality and ideal transformations. In: STANFORD ANDERSON, ed. On streets. Cambridge, Mass: MIT Press, 1978. p 37-121.

20. KOSTOF, Spiro. The city assembled: the elements of urban form through history. London : Thames and Hudson, 1992.

21. MOUGHTIN, Cliff. op. cit. P. 127.

A classificação tipológica para as ruas é retomada por Alberti e Paládio, que simplificam a idéia de ruas em dois conceitos distintos. Descrevem suas recomendações, para composição de ruas nas cidades grandes e pequenas, com critérios para as ruas na e entre as cidades. Para o Renascimento, mesmo esta sendo um elemento pertencente à morfologia da cidade, a rua nada mais era que uma aglomeração de diferentes palácios, cada qual com sua individualidade, ou no mínimo uma seqüência de volumes. A rua propriamente era concebida como uma aglomeração de edifícios heterogêneos e nunca como uma unidade artística. Esta propriedade era reservada apenas às praças. Para incrementar os volumes e o desenho da rua, de uma maneira clara e objetiva, Alberti recomendava dotá-las de uma leve curvatura ao longo de seu percurso. Sua motivação se dava não apenas por razões funcionais, mas principalmente por considerações estéticas. Ele acreditava que se variando a percepção do usuário com diferentes “surpresas”, bem como novas vistas e efeitos de perspectiva, era possível obter importantes valores arquitetônicos para toda a cidade<sup>22</sup>. Nitidamente um artifício barroco.

No século XIX, o abandono do pensamento barroco e da estruturação do espaço através de volumes construídos, dá lugar ao interesse pela linha reta e o projeto bidimensional de vias públicas. A linha reta torna-se predominante, instaurando a ortogonalidade e o esquema em “xadrez” na concepção das cidades. A rua é “concebida como uma superfície contínua, com similaridades entre elas, tornando-se mais importante do que as praças<sup>23</sup>”. O caso mais emblemático é a urbanização de Paris por Haussmann, onde as vias e os bulevares, e não mais as praças, são os elementos estruturadores do espaço público e condutores do planejamento das cidades. Outra tipologia desta época definia a rua como um objeto fechado em si mesma, e contribuiu no referencial teórico da primeira urbanização da cidade de São Paulo no início do século XX. Estamos falando de Camillo Sitte, em sua “Construção das cidades segundo seus princípios artísticos<sup>24</sup>”.

Para a construção do conceito de tipologia adotamos as definições propostas por Aldo Rossi, em seu *Arquitetura da Cidade*<sup>25</sup>. Em sua obra recorre à definição de tipo e modelo, encontrada em Quatremère de Quincy, o qual atribui ser um dos maiores teóricos da arquitetura:

“A palavra ‘tipo’ não representa tanto a imagem de uma coisa a ser copiada ou imitada perfeitamente, quanto a idéia de um elemento que deve, ele mesmo, servir de regra ao modelo (...) O modelo, entendido segundo a execução prática da arte, é um objeto que se deve repetir tal como é; o tipo é, pelo contrário um objeto, segundo o qual cada um pode conceber obras, que não se assemelharão entre si. Tudo é preciso e dado no modelo, tudo é mais ou menos vago no tipo. Assim, vemos que a imitação dos ‘tipos’ nada tem que o sentimento e o espírito não possam reconhecer<sup>26</sup>”.

22. A formação das ruas e praças, assim como do sistema de espaços públicos na cidade podem ser investigados através de sua morfologia e dimensionamento, desde o renascimento até o final do século XIX, na obra de Paul Zucker. ZUCKER, Paul. *Town and Square*. New York: Columbia University Press, 1959.

23. ZUCKER, Paul. op. cit. p. 190

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

25. ROSSI, Aldo. op. cit. p. 24-29

26. Antoine Chrysostôme Quatremère de Quincy. *Dictionnaire historique d'architecture comprenant dans son plan les notions historiques*, 1832. Apud ROSSI, Aldo. op. cit. p.25.

E se este elemento for uma constante, poderá, portanto, ser encontrado em todos os fatos arquitetônicos. Por tipologia, reconhece que esta se apresenta como o estudo dos tipos não redutíveis, dos elementos urbanos, tanto da cidade quanto da arquitetura.

“Aceitamos que a tipologia é a idéia de um elemento que desempenha um papel próprio na constituição da forma e que é uma constante. Tratar-se-á de ver as modalidades com que isso ocorre e, subordinadamente, o valor efetivo desse papel<sup>27</sup>”.

A tipologia, para a representação da via pública é, portanto, quase que um desenho irrepresentável, pois quando de sua execução vai parecer ou materializar a variação e a adequação de cada projeto específico. Esta vinculada a constituição física das vias, além da relação funcional destas com o sistema viário e suas particularidades de desenho específico.

Segundo Falcosky<sup>28</sup>, um estudo de tipologia de elementos urbanos deve “inventariar e interpretar os elementos, classificando-os em categorias próximas”. Desta forma torna-se possível identificar os padrões e os métodos de projeto adotados, e reproduzir o repertório de seu criador. Como procedimento deve-se analisar não só a classificação física, mas a relação funcional e hierárquica, a definição dos espaços e elementos construídos, e as zonas de especialização e sua relação com o entorno.

## **ESCALAS**

Nos interessa, na investigação sobre as vias, três escalas de aproximação da forma, de acordo com sua função e sua importância no sistema urbano. Cada qual contribui a sua maneira para estabelecer as ligações e o deslocamento sobre o território e as referências na construção das cidades. Retomando a classificação de Aldo Rossi (1996), a escala da rua propicia a investigação de seus elementos morfológicos, dentro do campo do desenho urbano, como a dimensão da via, a forma do mobiliário urbano, a vegetação e os pavimentos. A escala do bairro, por outro lado, demonstra qual é a função da via sobre território, no intuito de adensar a cidade, regulamentar o uso do solo e fomentar o desenvolvimento urbano - conjunto de processos que conduzem ao crescimento das cidades. Já na escala da cidade, a via tem o papel estruturador e expansionista, principalmente quando utilizada sobre a ótica da existência de uma rede viária.

As escalas de atuação definem, ao projeto urbano, o tipo de desenho que pode ser proposto ao objeto de

28. FALCOSKY, Luiz Antonio N. Dimensões morfológicas de desempenho: instrumentos urbanísticos de planejamento e desenho urbano. 1997. Tese (doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, 1997.

intervenção. Em cada uma destas classificações atribuem-se diferentes partidos e soluções técnicas, resultando em diferentes formas de construção do espaço e para a possível formação de diferenciados tipos de vias públicas na cidade. A classificação poderá, posteriormente, derivar em uma estrutura tipológica do objeto de estudo, materializando, de acordo com cada contexto, um espaço preciso<sup>29</sup>. As vias podem ser compreendidas pelos seguintes aspectos:

- Aspectos quantitativos, vinculado a situação urbana que esta inserida e, portanto, passível de ser mensurada;
- Aspectos qualitativos, referentes ao tratamento dos espaços, tanto quando do projeto quando das ações cotidianas de manutenção e reparo, vinculadas ao poder público e valorizadas de acordo com a importância das vias;
- Aspectos relativos à organização funcional, dentro da escala e do tipo de ocupação e uso do solo urbano;
- Aspectos figurativos, relacionados diretamente ao seu tratamento estético.

Além destes aspectos, podemos incluir na escala de interpretação dos dados, a classificação das vias e espaços públicos dentro da lei de ocupação e uso do solo e do plano diretor do município, o que resultara em uma aproximação atual sobre a função da via pública contemporânea. Estas considerações funcionais influenciam não só a forma da rua, mas também como as suas conexões entre o passado e as novas possibilidades de construção da cidade contemporânea.

## **CONTRIBUIÇÃO**

A análise comparada dos espaços públicos das áreas urbanas, que correspondem a distintas épocas e modos de formação da cidade, põem em debate suas diferenças físicas e as possibilidades de uso pela população. O entendimento das estruturas morfológicas e do desenho das vias públicas tem por objetivo sintetizar as teorias urbanas e as soluções técnicas aplicadas historicamente, a fim de incrementar e parametrizar as soluções contemporâneas. A ação contemporânea de projeto sobre o espaço público não pode ser comparada ao que era no início da formação das cidades, seja de maneira histórica ou econômica. As necessidades do passado eram menos complexas, bem como a escala das intervenções, mas quando comparadas às necessidades atuais, foram de fundamental importância na construção de nossas referências. São, portanto, pertinentes de serem investigadas e classificadas, como contribuição à teoria e ao método de pro-

29. Para Lamas, a forma urbana deve constituir uma solução para o conjunto de problemas que o planejamento urbanístico pretende organizar e controlar. Para tanto a organização tipológica dos elementos de morfologia urbana são imprescindíveis, e classificá-los por diferentes aspectos é uma forma de organizá-los. Esta idéia está desenvolvida em: LAMAS, José M. op. cit. p. 48.



jeto, quando das intervenções contemporâneas sobre o território e o espaço público. A análise dos exemplos tipos do passado estimulam as estratégias do planejamento presente, que atualizados pelas condições culturais e técnicas, sinalizam melhorias a condição futura. Na busca da integração destes diferentes elementos morfológicos, dentro da pluralidade territorial que é a cidade, estabelece-se o desafio a ser enfrentado pelos projetos, tendo no desenho urbano a disciplina mais precisa para alcançar estes objetivos.

## **BIBLIOGRAFIA**

BOABA, Giorgio. Diseño de trafego y forma urbana. Barcelona: Gustavo Gilli, 1977.

BORJA, Jordi e MUXI, Zaida. El espacio público. Barcelona: ELECTA, 2003.

CORBUSIER, Le. Precisões. São Paulo: Cosac&Naif, 2004.

FALCOSKY, Luiz Antonio N. Dimensões morfológicas de desempenho: instrumentos urbanísticos de planejamento e desenho urbano. 1997. Tese (doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, 1997.

HILBERSEIMER, Ludwig. La arquitectura de la gran ciudad. Barcelona: GG, 1999.

HUET, Bernard. A cidade como espaço habitável: alternativa a Carta de Atenas. Revista AU nº 09. São Paulo: Ed. PINI, 1986/87.

JACOBS, Alan. Great streets. Cambridge, Mass: MIT Press, 1995.

KOSTOF, Spiro. The city assembled : the elements of urban form through history. London : Thames and Hudson, 1992

LAMAS, José M. Morfologia urbana e desenho da cidade. Lisboa: Fundação Calouste Gulheran, 1993.

LYNCH, Kevin. A imagem da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARSHALL, Stephen. Streets & Patterns. London: Spon Press, 2005.

MEYER, Regina. A urbanidade em transe. Revista Urbs. Associação Viva o Centro. n° 19, dezembro de 2000/ janeiro 2001. p 54-57.

MOUGHTIN, Cliff. Urban Design: street and square. Oxford: Butterworth Architecture, 1992

PMSP. Plano Diretor Estratégico da cidade de São Paulo. Lei Municipal N° 13.430, de 13 de setembro de 2002.

RAPPORT, Amos. Aspectos humanos de la forma. Barcelona: GG, 1978.

ROSSI, Aldo. Arquitetura da Cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1995

SCHUMACHER, Thomas. Buildings and Streets: notes on Configuration and use. IN: STANDFORD ANDERSON, ed. On streets. Cambridge, Mass: MIT Press, 1978. p 143-160.

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

VIDLER, Anthony. Streets Scenes: reality and ideal transformations. In: STANDFORD ANDERSON, ed. On streets. Cambridge, Mass: MIT Press, 1978. p 37-121.

ZUCKER, Paul. Town and Square. New York: Columbia University Press, 1959.