



## **A RUA COMO ESPAÇO LIVRE PÚBLICO**

Talita Ines Heleodoro

Instituto de Arquitetura e Urbanismo - USP; mestranda; São Carlos - SP; talitaih@gmail.com

### **RESUMO**

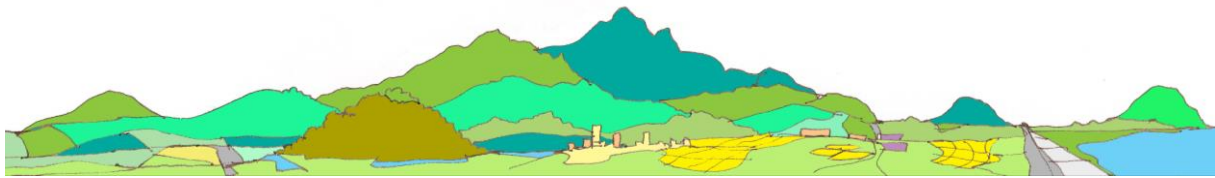
O trabalho pretende abordar uma das tipologias de espaço livre: a rua. A diferença imprescindível entre o construído e a essência que ele carrega, fruto das inúmeras relações, atos, experiências que o Homem constrói nesse espaço. Discute-se a importância da rua como elemento fundamental e estruturante da forma urbana; para tanto se apresentam certas teorias e realizações urbanísticas de finais do século XIX e começo do XX, cujos planejadores pensaram na tipologia de rua distinta daquela que vemos hoje na maior parte de nossas cidades. Enquanto o movimento moderno dos CIAMs difundiu amplamente seu urbanismo racional e funcionalista, projetando ruas como eficientes canais de tráfego, uma outra vertente primou por levar em conta aspectos estéticos e subjetivos para nortear a construção das cidades. Pretende-se observar o tratamento que essas propostas deram para a rua, buscando fazer análises tanto sobre o espaço físico, quanto sobre o lugar criado por esses espaços. O artigo pretende ainda destacar como medidas simples de desenho podem transformar drasticamente a experiência dessa forma urbana: como essa tipologia de espaço, livre e pública é capaz de suscitar uma apropriação com múltiplas atividades e eventos, *locus* da diversidade, do conflito e do encontro, indispensáveis para a sociabilidade na cidade.

**Palavras-chave:** ruas; espaço livre público; morfologia urbana; urbanismo.

## **THE STREET AS A FREE PUBLIC OPEN SPACE**

### **ABSTRACT**

This work's focus is on one aspect of the typology of open spaces: the street. More specifically, one wants to understand the difference between the space actually constructed and the meaning it brings for those which experience this space. We discuss the importance of the street as a fundamental structure of the urban form; for this purpose we present certain theories and urban realizations from the end of the 19th century and early 20th century, whose planners thought in the typology of the street differently than the one we perceive nowadays in most cities. While the modern movement put forth by the International



Congresses of Modern Architecture (CIAM) difused largely its rational and functional urban planning, planning streets as efficient flow ways for traffic, on a different direction some took more in consideration aestestic and subjective aspects for the construction of cities. We pretend to observe the approach these proposals gave to the street, trying to analyse both the construction outcomes and the space prompted by them. The article also envisages to point out how simple planning measures can transform drastically the experience of this urban form: how the typology of open and public spaces can be used to promote a communal use of this space.

**Key-words:** *streets; free public space; urban morphology; urban design.*

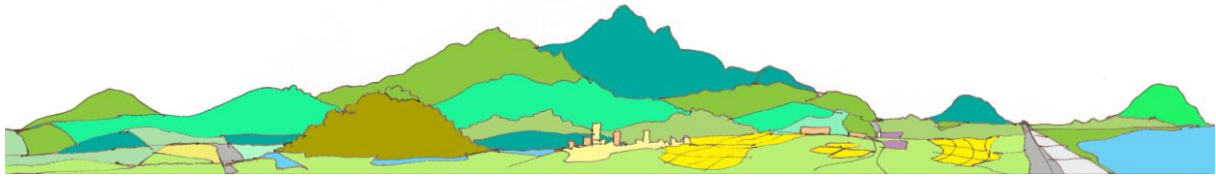
## **UM PERCURSO ACERCA DA FORMA URBANA ATRAVÉS DA RUA**

A tipologia de espaço livre da rua tem um importante sentido para a construção e desenvolvimento da forma urbana, principalmente devido a sua qualidade estrutural e distribuição de seu espaço na cidade.

A intenção é abordar a questão através de dois aspectos ou vertentes: a primeira seria a da cidade construída, sua morfologia e fenômeno dado presente e imediato; a segunda seria por meio da cultura urbana, das apropriações, das trocas e das relações sociais que acontecem no espaço, ou o que Lefebvre chamou de urbano e caracterizou como o que traz “movimento, improvisação, possibilidade e encontros.” (LEFEBVRE *apud* DELGADO, 2013).

Também pauta nosso trabalho a teoria de Bernard Lepetit sobre a qual a cidade não é só matéria, mas é também ideia, pensamento e discurso, entendendo assim que a cidade não é exclusivamente física, mas que existe, em seu processo de construção, um diálogo entre ideias e discursos urbanísticos e seu desenvolvimento material (LEPETIT, 2001).

De posse dessas visões, tentaremos fazer um breve panorama da historiografia da rua em finais do século XIX e começo do XX. Tal período histórico é um período de grandes transformações sociais e urbanas, com o sentimento de uma nova era e sensibilidade instaurada pela modernidade (BRESCIANI, 1984). Dentro de recorte tão abrangente, buscaremos dar particular atenção às teorias que apontavam para uma outra configuração de seu desenho e entendimento, como as abordagens e visões que tratam a rua de maneira alternativa à recorrente exacerbação de seu uso como canal de tráfego, do transporte de bens e mercadorias, na maior parte das vezes, motorizado. Para além da importância de



sua função infraestrutural concebida tecnicamente, uma perspectiva de compreensão mais Humanística.

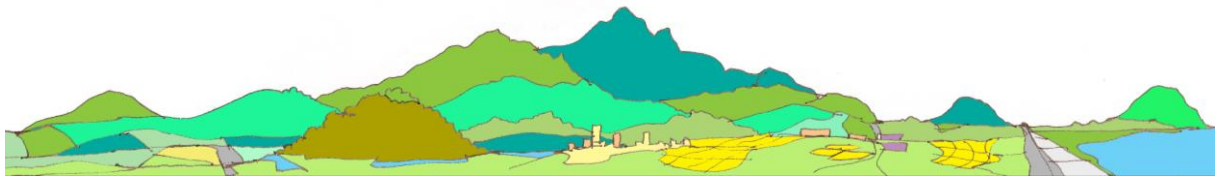
## UM OLHAR EM RETROSPECTIVA: TEORIAS ALTERNATIVAS

O planejamento urbano e, em especial, das ruas, faz parte da preocupação dos arquitetos há muitos séculos. Alberti, em seu clássico manual de arquitetura *De re aedificatoria*, argumenta a favor da pureza formal da rua reta, capaz de criar perspectivas impactantes e monumentais. Essa tipologia de rua, ampla e retilínea, contrastava drasticamente com o traçado das cidades medievais, com seu labirinto de ruas estreitas e sinuosas. Um exemplo representativo da convivência dessas duas tipologias é a *Strada Nuova*, construída em 1550 em Genova. Podemos considerá-la como a primeira grande via, de ampla dimensão, ainda com a circulação de pessoas e veículos coexistindo no mesmo espaço; é como um antecessor não arborizado do bulevar.

No Renascimento, o revisitar da Antiguidade, fez com que seus artistas retomassem a rua reta romana presente ainda em várias morfologias atuais. Podemos notar tal evento nas largas vias abertas em Florença pela família dos Médici. Esse fenômeno aconteceu em várias cidades europeias. Quando as ruas retilíneas não cortavam a malha sinuosa, elas eram dispostas ao lado, configurando o padrão da expansão urbana. Uma vez que o traçado das ruas é bastante difícil de ser modificado, podemos observar esses registros históricos ao olharmos para a morfologia das cidades hoje.



Figura 1: exemplo dessa justaposição de malhas em *Ystad*, Suécia. SOUTHWORTH & BEN-JOSEPH.



Os efeitos da predileção por essa tipologia da rua, depois ainda mais exacerbada pelo movimento moderno no início do século XX, em especial por Le Corbusier, podem ser notados na grande maioria de nossas cidades. O traçado viário do tabuleiro, com ruas de mesma dimensão em ortogonais, formando quadras também formalmente equivalentes, é uma realidade em inúmeras cidades brasileiras, principalmente aquelas de médio porte do interior paulista. Nos EUA da segunda metade do século XIX, esse plano de grelha espalhou-se também para inúmeras cidades, junto com a expansão da ferrovia. Nessa tipologia de fácil subdivisão, usada quase que exclusivamente nos processos de parcelamento, era mais simples dispor o lançamento das infraestruturas relacionadas ao movimento Sanitarista.

Por isso mesmo, nosso interesse aqui é voltarmos nosso olhar para os casos que fogem a esse padrão de assentamento. Nesse sentido, a obra de Camillo Sitte tem sua importância destacada. Ao tratar a construção das cidades segundo seus princípios artísticos e não eminentemente técnicos, Sitte valoriza o tratamento dado aos espaços livres – a saber, ruas e praças – das cidades medievais, em detrimento dos valores modernos do planejamento urbano. Os antigos, ao preocuparem-se com a unidade que esses espaços livres formavam, bem como com a experiências que suscitavam em seus habitantes, tomaram um especial cuidado com o desenho desses lugares; ao passo que os modernos preocupavam-se primeiramente com os espaços privados, as plantas de casa (SITTE, 1889).



Figura 2 e 3: exemplos das ruas medievais que fala Camillo Sitte. SITTE.

Seguindo a mesma linha, seu elogio era direcionado à rua curva, capaz de produzir um efeito pitoresco, com novas perspectivas descortinando-se a cada inflexão. As modestas dimensões, a sensação de domínio também importavam para criar espaços que possuíssem a escala do pedestre e portanto criavam uma atmosfera mais acolhedora.

A fuga para os subúrbios nesse período histórico possibilitou a experimentação de tipologias distintas daquela constituída e a se perpetuar das cidades existentes. Muitos autores defendiam os valores e as vantagens de uma vida suburbana em reação à industrialização do meio urbano.

Um dos expoentes foi Frederick Law Olmsted, que inspirado por novas tendências de expansão urbana, como aquelas exploradas por Joseph Paxton e John Nash na Inglaterra, criou a *Riverside*, junto com seu sócio Calvert Vaux, em 1869. Nela ele evidenciou sua rejeição à grelha numa elaboração em congruência com o território, criando ruas graciosamente curvilíneas, arborizadas e com um cuidado paisagístico no intuito de criar um lugar agradável de descanso e contemplação, um caminho tranquilo e pitoresco que oferecesse uma experiência de passeio que não era possível na metrópole. A largura não muito extensa da rua, as calçadas de ambos os lados, o plantio sistemático entre a calçada e o leito carroçável, criando uma barreira e uma proteção entre pedestre e veículo, o recuo frontal das casas, tudo isso eram características dessa preocupação.

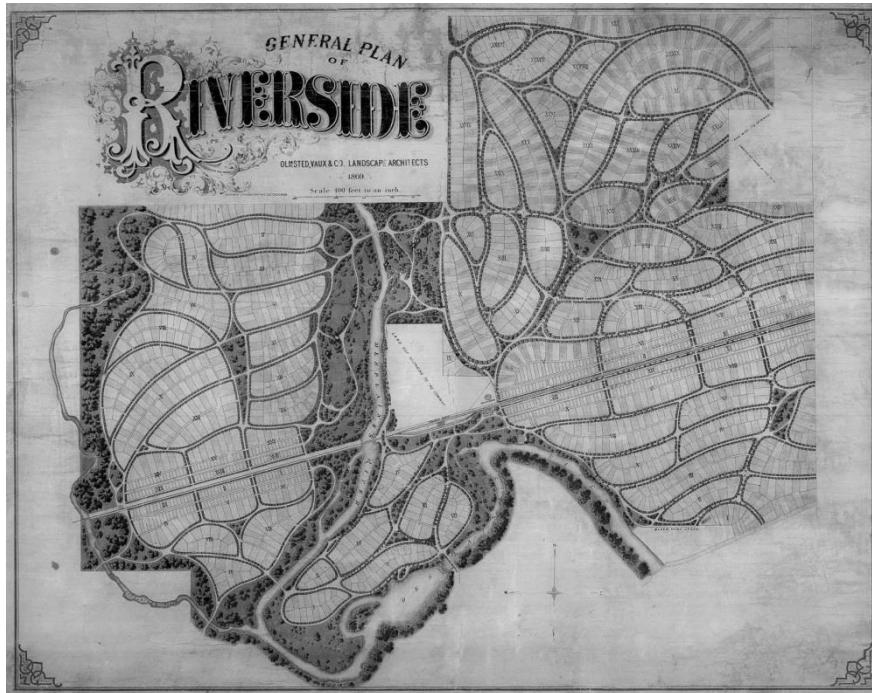
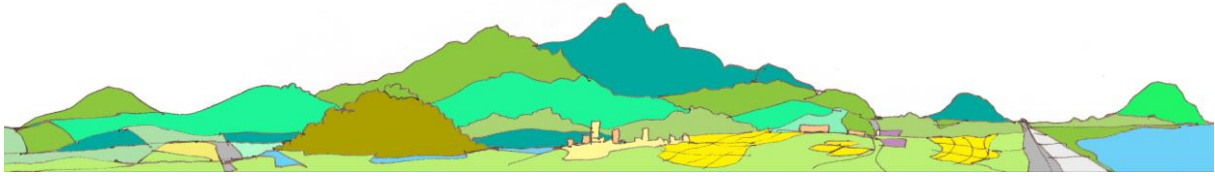


Figura 4: plano de *Riverside*. SOUTHWORTH & BEN-JOSEPH.

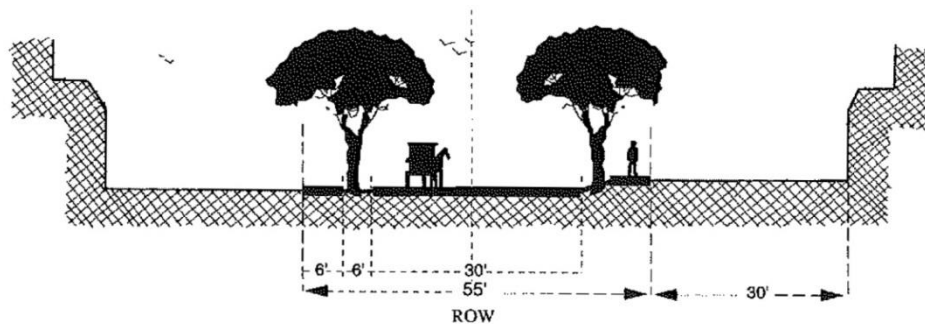


Figura 5: corte de uma rua de *Riverside*. SOUTHWORTH & BEN-JOSEPH.

Em 1875, na Inglaterra, o Ato de Saúde Pública estabeleceu a Portaria do Estatuto da Rua, que ficou conhecida como *by-law street*. Acreditado que ruas amplas, retas e pavimentadas contribuísem para resolver as mazelas da cidade, regulamentou a largura padrão das ruas residenciais, bem como a tipologia das casas ao redor, constituindo um espaço homogêneo e monótono em demasia.

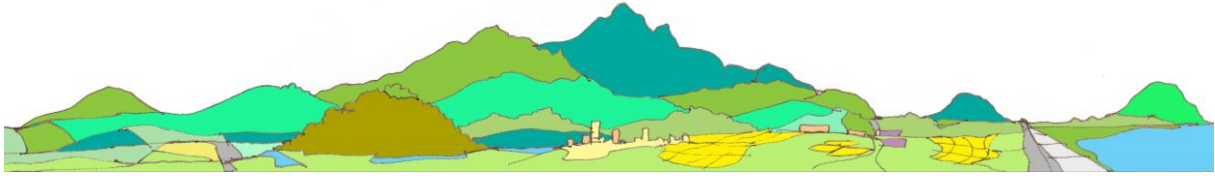


Figura 6: exemplo de uma *by-law street*. SOUTHWORTH & BEN-JOSEPH.

Nesse contexto é que *Bedford Park* é criada, em 1875, por Jonathan T. Carr e seu arquiteto E. W. Godwin, como um ato de resistência às prescrições das autoridades. O distrito, considerado quase como um precursor do subúrbio-jardim, apresentava um padrão de ruas irregular, que seguiam a determinação do padrão natural das árvores que já existiam no local. A redução do espaço pavimentado com apenas uma faixa de rolamento e duas de estacionamento, com calçadas e faixas de plantio de ambos os lados, não permitiam que o automóvel e sua alta velocidade dominassem a paisagem. A relação com as casas também foi trabalhada, com a previsão de um pequeno jardim frontal fazendo a transição entre público e privado e com as ruas terminando com vistas para as construções.

Com a publicação de seu livro em 1898, Ebenezer Howard coloca em evidência essa tendência que já se delineava de uma melhor relação do ambiente urbano com a natureza. Sua teoria de Cidade-Jardim une as vantagens da cidade com as vantagens do campo em um modelo de crescimento limitado e autossuficiente. Muitas serão as ressonâncias desse modelo, principalmente naqueles que buscavam a descentralização como uma saída para fugir dos males dos grandes adensamentos urbanos. Apesar de ser a base de muitas inspirações posteriores, os princípios fundamentais da ideia de Cidade-Jardim de Howard foram por muitas vezes alterados, relevados e reinterpretados.

Um exemplo bastante conhecido dessa ressonância é o subúrbio-jardim de *Hampstead*, projetado em 1904 por Raymond Unwin e Barry Parker. A ampla utilização de *cul-de-sacs*, criando enclaves protegidos da grande circulação de veículos, a hierarquia das



ruas, incentivando o maior volume do tráfego a ficar nas principais vias, o meandro das ruas a tirar proveito da topografia do sítio, o delineamento de caminhos exclusivos para os pedestres com pátios e passagens por meio das quadras foram trunfos que garantiram uma distinção paisagística ao lugar. A redução dos leitos carroçáveis para menos de um terço daquele determinado pela *by-law street* mostra a preocupação com o desperdício de terra, material e energia que ruas muito amplas e pouco utilizadas acarretam, bem como o efeito mais grave sobre a habitabilidade do espaço comprometida por tais ruas.

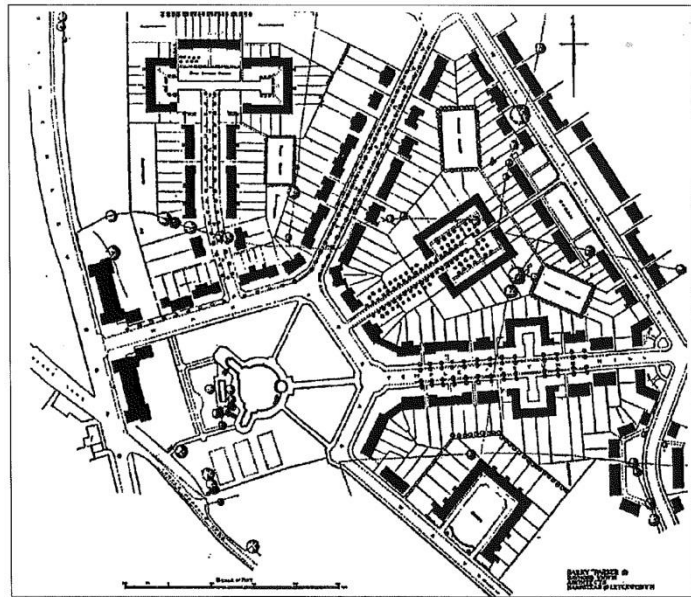


Figura 7: plano de *Hampstead*. SOUTHWORTH & BEN-JOSEPH.

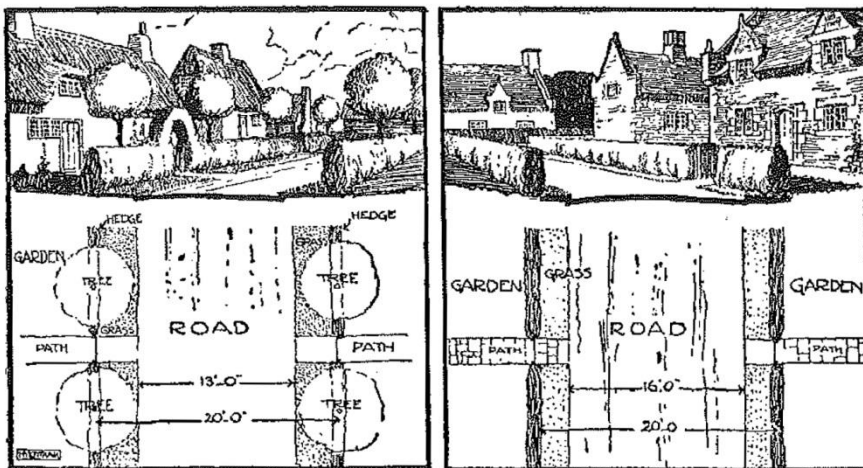


Figura 8: exemplos de ruas de *Hampstead*. SOUTHWORTH & BEN-JOSEPH.



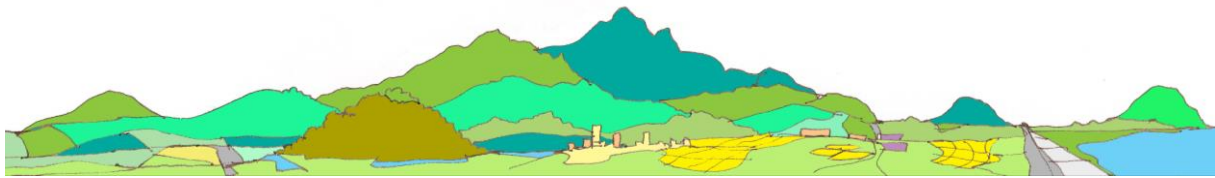


Uma das influências de Unwin e Parker, além de Sitte e Howard, é o menos conhecido Charles Mulford Robinson. Jornalista e publicista, foi um dos expoentes do movimento *City Beautiful* e uma figura notória no quadro do desenvolvimento e planejamento urbano do começo do século XX. Argumentou tanto pela importância das questões estéticas quanto pelas melhorias de diversos aspectos práticos em inúmeras esferas do planejamento urbano. Em sua obra *The Width and Arrangement of Streets* (1911) preocupou-se principalmente com as pequenas ruas residenciais. Defendeu a construção de ruas mais estreitas, garantindo a economia da construção, bem com a eliminação de calçadas e o compartilhamento da rua de tráfego ameno por pedestres e veículos. Ideia essa que aparece muito na Holanda com as chamadas *woonerfs* e que hoje em dia tem sido retomada com revigorada força em diversos lugares. Para Mulford, a malha de ruas deveria ser aquela que melhor se adaptasse ao terreno e aos contornos urbanos, criando o assentamento mais adequado tanto para o sistema viário quanto para as quadras e lotes. Sua preocupação em construir ruas sensíveis e econômicas que provesses o “canal da vida comum” foi um aspecto notável de sua contribuição (SOUTHWORTH; BEN-JOSEPH, 2003).

*The joy and pain of urban existence, the comfort or hardship of it, its efficiency or failure are influenced by the wisdom or the thoughtlessness with which street are platted. (ROBINSON in SOUTHWORTH, 2003, p.17)*

A construção dessas ruas sensíveis é o caminho que queremos trilhar nessa discussão sobre a relação tanto da forma construída quanto da vitalidade do urbano entre essa morfologia de espaço livre e a forma urbana da cidade. O conhecimento dos registros históricos que primam por essa configuração nos ajuda no processo de desnaturalizar e questionar cada vez mais essa tipologia de espaço livre público que se disseminou por nossas cidades. É importante conhecer a História para compreendermos que não foi, e não precisa ser, sempre assim. Nessa linha, faremos um esforço de estabelecer ou criar relações entre tais registros e as ruas da cidade de São Carlos, para que possamos nos empenhar na construção de cidades com outros valores que não aqueles puramente técnicos e econômicos.

## **UM OLHAR CRÍTICO: NOSSAS RUAS DE HOJE**

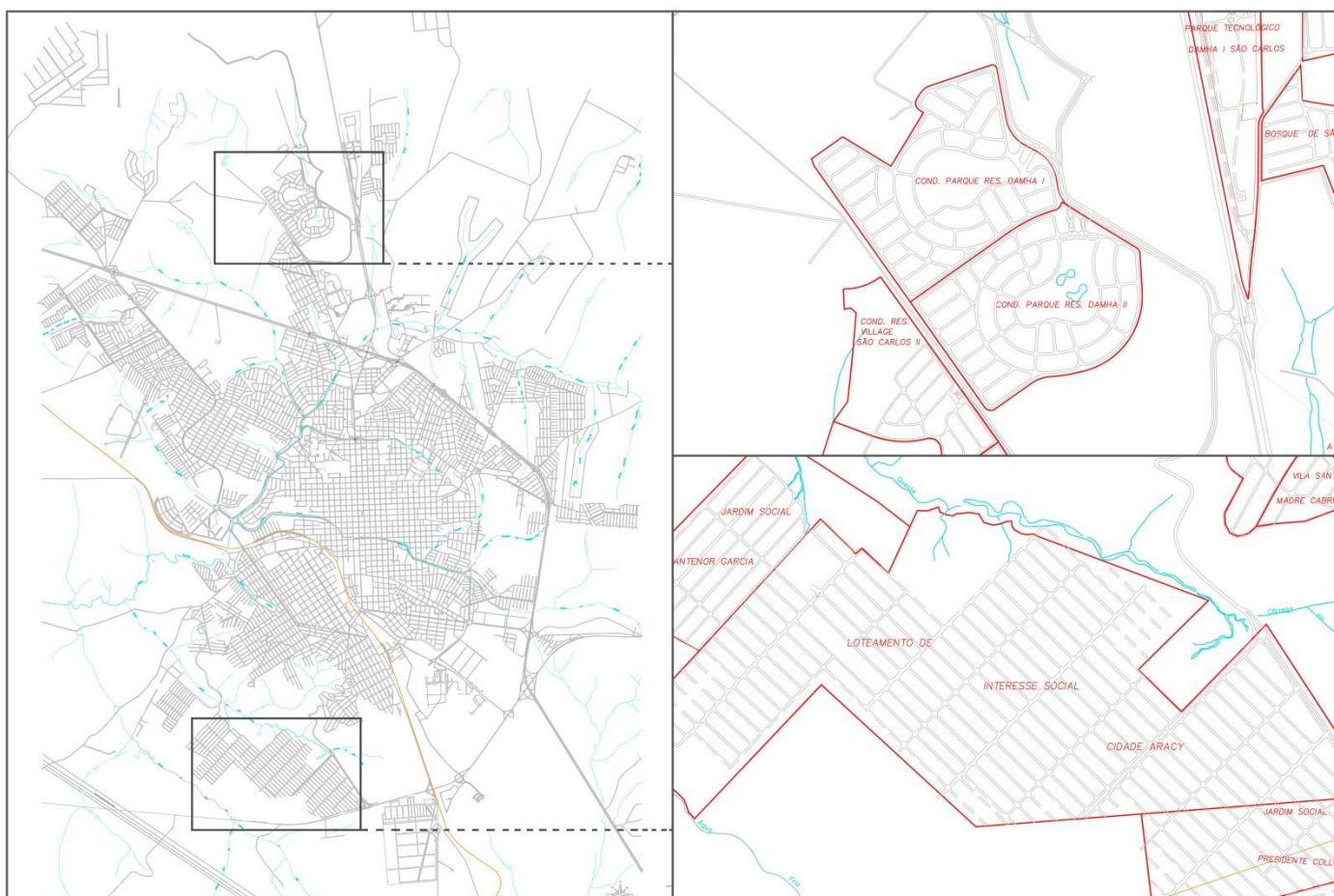


A breve discussão que o presente artigo busca construir faz parte na realidade de um maior esforço para a elaboração de uma dissertação de Mestrado que apenas se inicia. Todavia, a estratégia para sua realização é essa que aqui foi apresentada: a de realizar uma radiografia sobre aos registros históricos da rua buscando iluminar as questões que mais nos interessam, ou seja, àquelas referentes à rua como espaço público que sustenta a sociabilidade e a vitalidade das cidades.

Para a realização da análise, esta será dividida em três grandes chaves: a primeira é de uma maior escala, tentando entender as relações que podem ser estabelecidas entre a forma do conjunto das ruas e a sociabilidade e vivência do urbano, uma vez que é através da grade de ruas que realizamos nosso percurso, nosso passeio e nossas trocas na cidade. A segunda análise faz um levantamento das qualidades espaciais e fenomênicas da rua, como sua largura, o tamanho de sua calçada e leito carroçável, seus materiais, a relação com os edifícios, a presença de árvores, de mobiliário e outros elementos que tornam uma rua mais habitável. Por último, partiremos também para uma reflexão acerca do ambiente que essa rua é capaz de criar. Se ela produz uma atmosfera mais calma e convidativa para que a ocupação de pessoas seja mais intensa que a de automóveis; se ela é instigante para atrair pessoas e se oferece a elas as condições para que aqui realizem atividades que realizariam em outros espaços públicos, ou mesmo dentro do ambiente privado.



Por fim, o foco se volta para o recorte proposto no Plano de Pesquisa original em que a cidade de São Carlos atual será observada por essa nova ótica, alcançada através da análise dos registros históricos, buscando quais exemplos de ruas deixam aflorar alguma manifestação dessa forma alternativa de projetar, perceber e experimentar a rua. Poderá ser observado o atual processo de expansão da cidade, no qual a segregação sócioespacial é evidente com a construção ao sul de novos conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida e ao norte de novos condomínios fechados de classe média-alta. Logo já é possível constatar, em uma análise em maior escala, como a tipologia de rua aqui elogiada, com um traçado mais orgânico e sinuoso, é incorporada por esses padrões de assentamento das elites de condomínios fechados, com a justificativa de um desenho diferenciado, ainda que com uma imensurável perda de sua profundidade conceitual. Por



outro lado, os loteamentos de menor poder aquisitivo ou aqueles frutos do Programa Minha Casa Minha Vida apresentam o característico padrão de ruas ortogonais, com quadras retangulares compridas, típicas de assentamentos com reduzidos tamanhos de lotes.

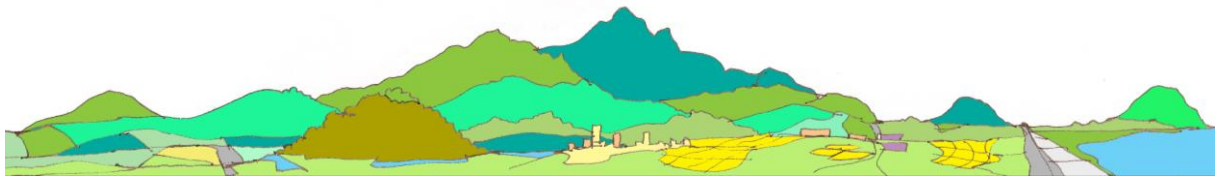


Figura 9: mapa de São Carlos com destaque para dois bairros com diferentes arruamentos.

## O PAPEL DA RUA COMO ESPAÇO LIVRE PÚBLICO

Nas nossas cidades atuais, é bastante evidente o cada vez maior domínio da rua pelo automóvel. Para Rob Krier (1979), tal veículo não apenas exclui os demais usuários desse espaço, como não tem qualquer relação com seu entorno – enquanto um pedestre consegue observar o cenário que se apresenta durante seu caminho, com sua experiência sendo drasticamente influenciada por ele, o carro atravessa essa rua sem qualquer interação mais profunda ou mesmo necessidade de se ter um espaço qualificado ao redor.

Para além, ao negar o papel da rua como lugar de sociabilidade, de comunicação e trocas, corre-se o risco da alienação do habitante dessa cidade através de seu meio físico, resultando em inúmeros problemas sociais e urbanos, muitos já bastante conhecidos, como é o caso da sensação de insegurança provocada por ruas desertas (RYKWERT, 1978):

*The expectation of daily human contact that the street uniquely offers, and offers in a pattern of exchanges without which the community would break down, is inhibited at the risk of the increasing alienation of the inhabitant from his city. (RYKWERT in ANDERSON, 1978, p.15)*

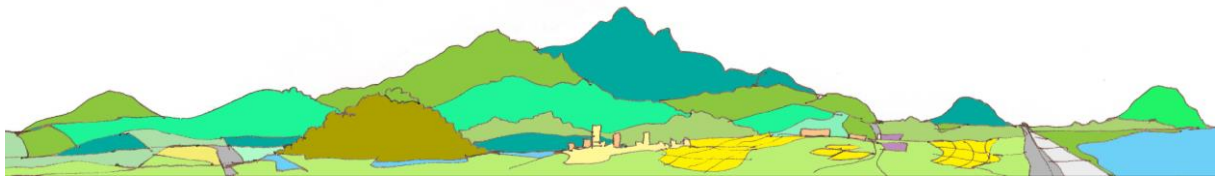
Para que esse uso se dê sob outro registro, é preciso dar mais atenção à circulação de pedestres do que a de veículos. Ao entender que o pedestre enquanto circula e se desloca pelas ruas ao mesmo tempo também passeia pela cidade será possível dar maior destaque e tratar com maior cuidado esse caminho pelo qual ele se movimenta e vive, bem como para todo o cenário que ele vislumbrará ao redor de seu percurso. Assim, embora o movimento humano seja a função talvez primordial que muitos esperam de uma rua, ao considerar esse ambiente na escala do pedestre, um leque de infinitas outras possibilidades de uso se abre. A rua então se torna o lugar do encontro casual entre desconhecidos, da diversidade de pessoas e atividades, da troca de experiências, da criação de comunidades, da domesticação e vivência do urbano, enfim, de toda uma intrincada dança urbana da qual já falava Jane Jacobs (1961). Um espaço livre público como *locus* que ensaia o convívio entre desiguais e sustenta a sociabilidade que tanto se esperar encontrar nas cidades.



Essa é nossa maior preocupação e a pertinência e justificativa da investigação da pesquisa. O espaço da rua como um lugar que deva ser apropriado e reinterpretado pelos cidadãos todos os dias, através dos mais diversos usos, múltiplos e simultâneos, pela diversidade que constitui toda a sociedade. Ana Fani (2001) nos fala sobre a relação dialética entre espaço e sociedade: um se realizando no outro e através do outro. Sendo assim, a produção desse espaço faz parte do processo de constituição da própria sociedade; ou, apropriando novamente Lefebvre, a produção do espaço é vista como condição da própria reprodução da vida social.

Assim, a importância que aqui queremos imprimir à rua: esse palco da ação cotidiana, que revela não apenas a vitalidade da cidade, mas também as resistências ao processo de planejamento que tenta desfigurar essa vida. De modo mais poético, Paulo Leminski também assinalou essa importância nesse poema que parece mesmo um ato de resistência:

*Ainda vão me matar numa rua.  
Quando descobrirem,  
principalmente,  
que faço parte dessa gente  
que pensa que a rua  
é a parte principal da cidade.*



## REFERÊNCIAS

- ANDERSON, Stanford. *On Streets*. Cambridge: MIT Press, 1978.
- 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.
- BRESCIANI, Maria Stella Martins. Metrôpoles: 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.
- 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.
- FRAMPTON, Kenneth. La calle genérica como forma construída continua. In: *Calles, problemas de estructura y diseño*, Stanford Anderson. Barcelona: Gustavo Gili, 1981.
- 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.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2007.
- KRIER, Rob. *Urban Space*. Londres: Academy Editions, 1979.
- CORBUSIER, Le. *Planejamento urbano*. São Paulo: Perspectiva, 1984.
- LEPETIT, Bernard. *Por uma nova história urbana*. São Paulo: EDUSP, 2001
- MAGNANI, José. Guilherme Cantor. A rua e a evolução da sociabilidade. *Cadernos de História de São Paulo*. nº2. São Paulo, 1993. p.45-54.
- RYKWERT, Joseph. *A sedução do lugar: a história e o futuro da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2004.
- RYKWERT, Joseph. The Street: the use of its history, in *On Streets*, Stanford Anderson (ed) p.14-27. Londres, 1978.
- SITTE, Camillo. *A construção da cidade segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Ática, 1992.
- SOUTHWORTH, M. & BEN-JOSEPH, E. *Streets and the shaping of towns and cities*. Washington: Island Press, 2003.